

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adeguamento tecnico

Nuovo Centro di Controllo Area (ACC) dell'aeroporto di Milano Linate

2. Tipologia progettuale

| <i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i> | <i>Denominazione della tipologia progettuale</i> |
|--|--|
| X Allegato II, punto/lettera 10 | Opere relative a aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza |
| <input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____ | _____ |
| <input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____ | _____ |
| <input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____ | _____ |

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adeguamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

Nell'ottica di un programma di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture dell'aeroporto di Milano Linate, è stato predisposto un importante piano di sviluppo aeroportuale (Masterplan di Milano Linate 2030) che, sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), ha ottenuto Giudizio di Compatibilità Ambientale con DM 348 del 05/12/2019 (Progetto «Aeroporto di Milano Linate - Master Plan Aeroportuale 2030», Proponente ENAC).

Tra gli interventi del Master Plan è prevista anche la realizzazione, con ENAV SpA quale Committente, della nuova Torre di Controllo (TWR), posta a circa 160 m dalla TWR attualmente operativa, ed in direzione sud rispetto al Terminal.

Successivamente all'approvazione del Master Plan, ENAV SpA, *provider* dei servizi di assistenza alla navigazione aerea, ha provveduto alla progettazione, di un nuovo Centro di Controllo Area (ACC), in quanto quello attualmente operativo è obsoleto, non risulta più in grado di sostenere le necessarie implementazioni ed integrazioni tecnologiche imposte dall'evoluzione dei sistemi di controllo della navigazione aerea di ENAV SpA. L'edificio esistente verrà quindi riutilizzato per attività funzionali all'attività aeroportuale nell'ambito dell'evoluzione dell'aeroporto, secondo quanto previsto dal previsto dal Masterplan di Milano Linate 2030.

In considerazione di esigenze di organizzazione funzionale, l'area prescelta per la realizzazione del nuovo edificio ACC è adiacente a quella individuata dal Master Plan per la nuova TWR.

In particolare, ENAV sta provvedendo alla progettazione dell'enucleazione dell'area, ovvero alla modifica della posizione della linea di recinzione tra landside e airside. Ciò al fine di consentire l'esecuzione dei lavori su un'area *landside*, cioè esterna rispetto all'area doganale e non vincolata alle procedure autorizzative all'accesso imposte dalla Normativa aeroportuale vigente in materia. Ciò consentirà un rilevante risparmio di risorse economiche e temporali a tutte le fasi realizzative dell'intervento, permettendo l'accesso all'area

2

normalmente dalla città. Al termine dell'enucleazione, dunque, l'area TWR e l'area ACC coesisteranno in configurazione integrata sul medesimo lotto, situato in land-side. Tale lotto rientra nel patrimonio di ENAV SpA, secondo quanto al Decreto 14 novembre 2000 del Ministero delle Finanze.

Come detto, il nuovo ACC non è compreso nel succitato Master Plan che, nell'area individuata per la sua realizzazione, non ne prevede alcun utilizzo specifico. Si è reso pertanto necessario predisporre una verifica preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 per la realizzazione dell'ACC all'interno della configurazione dell'aeroporto di Milano Linate prevista dal Master Plan che ha ottenuto la compatibilità ambientale.

Si precisa che per il nuovo ACC saranno adottate soluzioni progettuali innovative che consentano la realizzazione di un edificio più efficiente da un punto di vista ambientale, energetico e della sostenibilità rispetto all'attuale ACC. In particolare, il nuovo immobile sarà progettato tenendo conto della Direttiva 31/2010 dell'Unione europea che definisce "a energia quasi zero" (NZEB) un edificio ad altissima prestazione energetica in cui il fabbisogno energetico è coperto in misura molto significativa da energia prodotta da fonti rinnovabili.

Anche la scelta dei materiali avverrà nell'ottica del risparmio energetico; saranno infatti utilizzati materiali edili a bassa conduttività termica in grado di ridurre la quantità totale di calore trasmesso dall'esterno all'interno attraverso pareti e copertura. Saranno inoltre implementate pratiche di "eco-design" volte alla corretta scelta dei materiali da costruzione che massimizzino le possibilità di futuro recupero in fase di successivo *dismantling*.

È prevista l'adozione di criteri progettuali finalizzati alla minimizzazione dei consumi idrici da fonti pregiate (acquedotto), è infatti previsto il riciclo delle acque meteoriche per utilizzo irriguo, per riserva antincendio e per usi sanitari.

La progettazione terrà conto dei Criteri Ambientali Minimi (CAM) di cui al D.M. 11/10/2017, in particolare per quanto concerne:

- i sistemi di illuminazione (nel rispetto dell'art. 2.4.2.12 del decreto CAM) che prevedono tipologie a basso consumo energetico ed alta efficienza (LED), consentendo così la riduzione del consumo di energia;
- i sistemi di riduzione del flusso, di controllo della portata e di controllo della temperatura dell'acqua (nel rispetto dell'art. 2.3.4 del decreto CAM);
- gli aspetti acustici: trovandosi l'edificio in un contesto aeroportuale, il confort acustico è valutato in conformità all'art. 2.3.5.6 del Decreto CAM, gli isolanti acustici e termici sono invece definiti in conformità all'art. 2.4.2.9 del Decreto CAM;
- gli impianti meccanici, in termini di:
 - diagnosi e prestazione energetica (nel rispetto degli artt. 2.3.1 e 2.3.2 del decreto CAM);
 - approvvigionamento energetico (nel rispetto dell'art. 2.3.3 del decreto CAM);
 - ventilazione meccanica controllata (nel rispetto dell'art. 2.3.5.2 del decreto CAM);
 - emissioni di materiali, sia per gli isolanti individuati sia per il recupero del gas R410A (nel rispetto dell'art. 2.3.5.5 del decreto CAM);
 - comfort acustico degli impianti (nel rispetto dell'art. 2.3.5.6 del decreto CAM);
 - comfort igrometrico (nel rispetto dell'art. 2.3.5.7 del decreto CAM);
 - sostanze dannose per l'ozono e recupero del gas R410A (nel rispetto dell'art. 2.4.1.1 del decreto CAM);
 - isolanti termici e acustici (nel rispetto dell'art. 2.4.2.8 del decreto CAM);
 - impianti di riscaldamento e condizionamento (nel rispetto dell'art. 2.4.2.12 del decreto CAM);
 - riduzione dell'esposizione indoor a campi magnetici (nel rispetto dell'art. 2.3.5.4 del decreto CAM).

Per quanto concerne la riduzione del consumo di suolo e il mantenimento della permeabilità dei suoli (di cui all'art. 2.2.3 del decreto CAM), si evidenzia che la verifica del rispetto di tale CAM sia attualmente in fase di analisi e verrà definito in fase di progettazione definitiva. Attualmente ENAV sta tuttavia già valutando con SEA la possibilità di individuare ulteriori aree ad incremento di quelle originariamente previste per valutare altre opzioni relativamente a questo punto. Altresì potrà essere modificata, in una ottica di riduzione di superficie carrabile/in asfalto, la viabilità di distribuzione interna al lotto.

Si sottolinea infine che, vista la sua posizione, l'area destinata al nuovo ACC risulta soggetta ai vincoli e regolamenti individuati dal Master Plan. Poiché quest'ultimo regola le condizioni di sviluppo entro i limiti dell'aeroporto, il progetto ACC prende in considerazione le sue limitazioni e considerazioni, tra cui ad esempio le superfici di limitazione ostacoli, vincoli e limitazioni radioassistenze e altre restrizioni che sono di applicazione nell'ambito dell'aeroporto di Linate.

4. Localizzazione del progetto

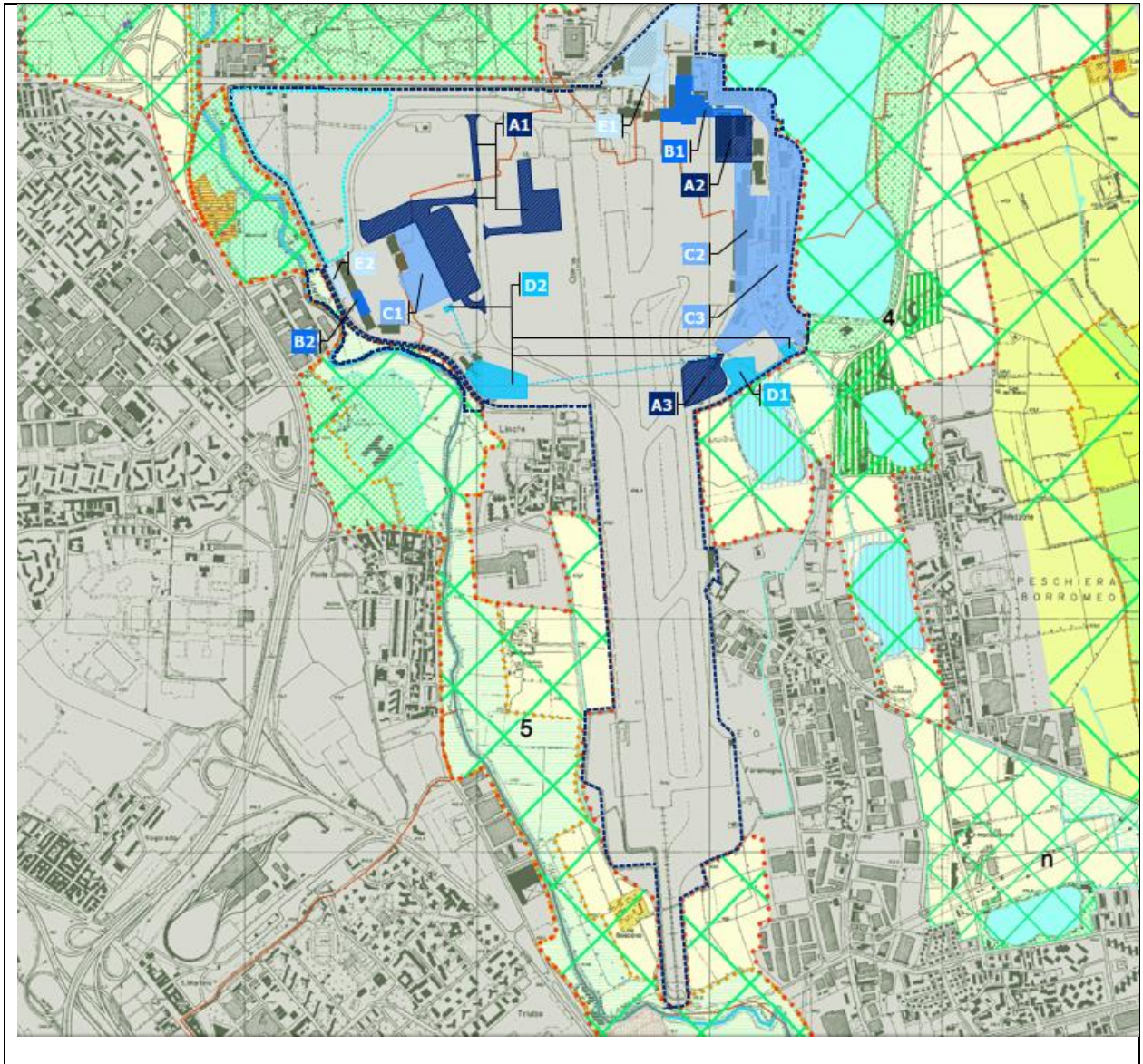
Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

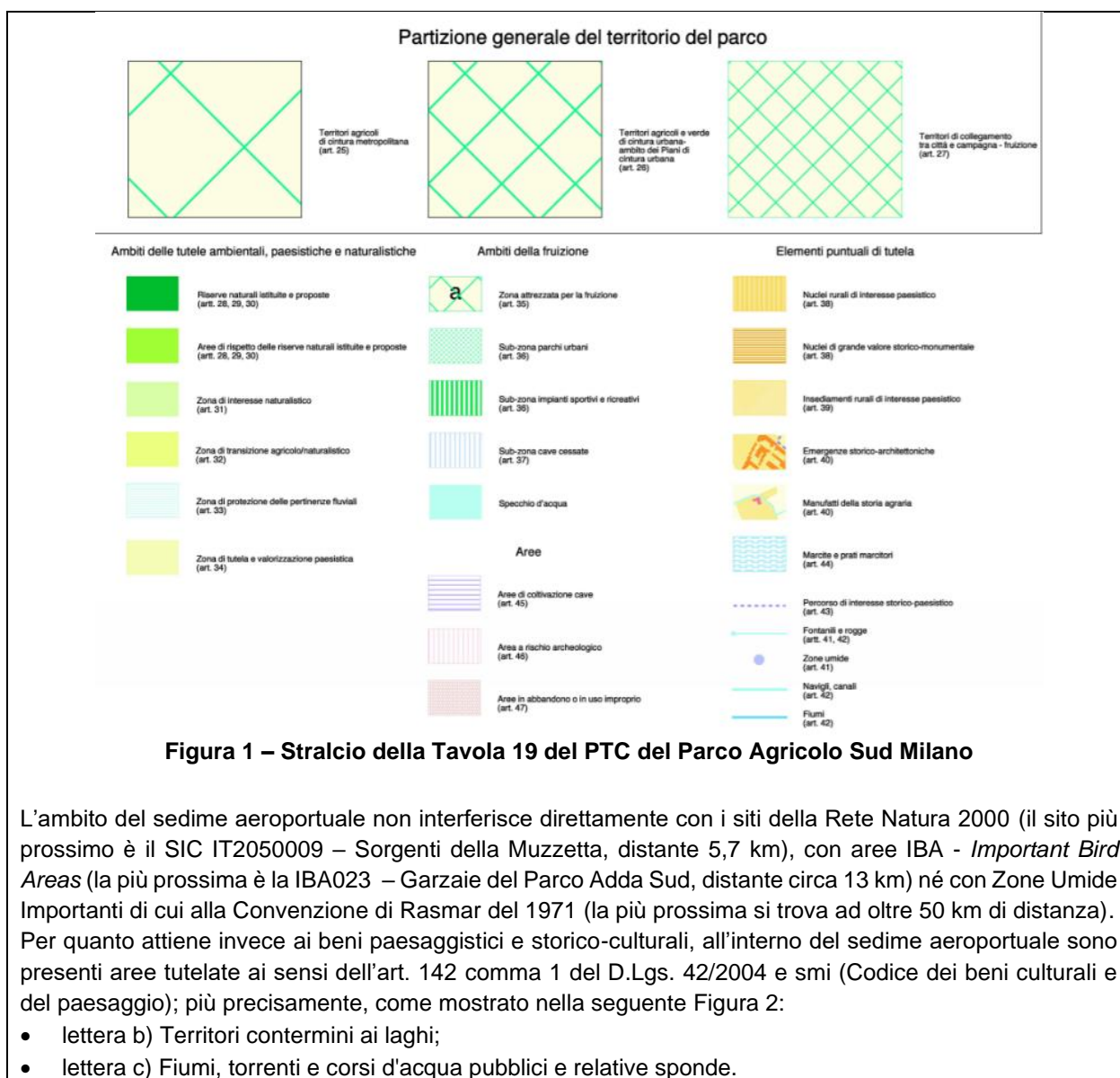
L'aeroporto di Milano Linate è localizzato nel quadrante est del capoluogo lombardo, in un'area territorialmente ricadente all'interno dei comuni di Milano, Peschiera Borromeo e Segrate. Tale contesto territoriale rientra all'interno della Pianura Padana che, tra le più estese d'Europa, occupa buona parte dell'Italia settentrionale, sviluppandosi dalle Alpi Occidentali al mare Adriatico, dove al suo centro scorre il fiume Po, che l'attraversa in direzione ovest - est.

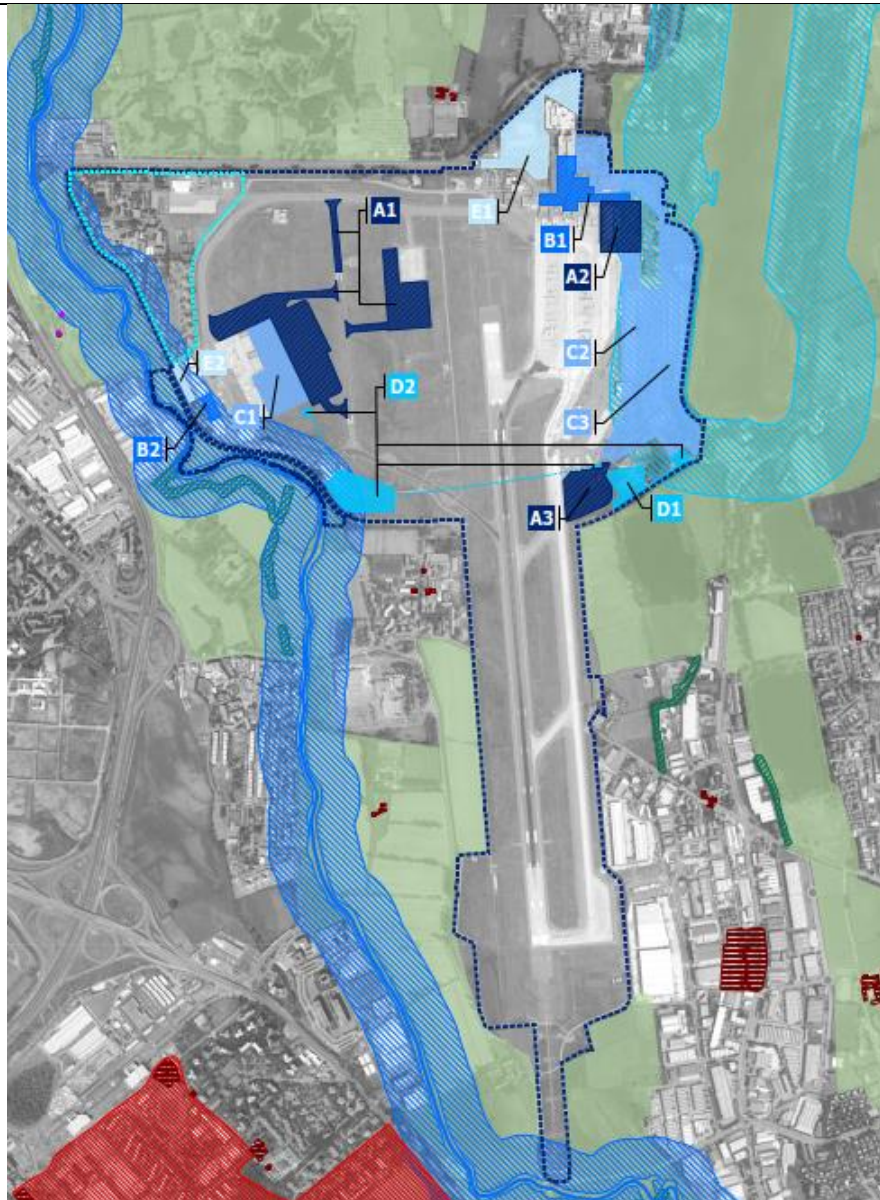
La città di Milano e, conseguentemente, il limitrofo Aeroporto di Milano Linate sono ubicati in posizione di connessione e di saldatura tra le due grandi sezioni della pianura agraria lombarda che, attualmente si configura come una realtà che include aree di intensa urbanizzazione, inglobando residenze e attività produttive, intervallate da elementi di valore naturale e ambientale.

Le dinamiche insediative hanno inciso sull'assetto funzionale del territorio; in particolare, la pianura si caratterizza per l'elevato livello delle funzioni e dei servizi presenti in contesto territoriale di storica e consolidata centralità, che viene considerata come un comprensorio insediativo unitario. Di questa unitarietà, il sistema dei trasporti e la realtà degli spostamenti intercomunali ne danno conferma: si tratta, infatti, di un territorio profondamente attraversato da infrastrutture di trasporto, anche di preponderante interesse internazionale, nazionale e sovracomunale, tra le quali si possono citare la rete aeroportuale lombarda, la capillare rete ferroviarie e stradale che assicurano i movimenti su scala regionale e nazionale e quelli di penetrazione verso gli ambiti locali avendo una funzione territoriale di livello provinciale o interlocale.

Il sedime aeroportuale è ubicato ai margini del Parco Agricolo Sud Milano (istituito con LR n. 24 del 23/04/1990) rimanendone completamente esterno, come mostrato dalla seguente Figura 1 (stralcio della Tavola 19 del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano); gli ambiti circostanti l'aeroporto sono classificati come Territori agricoli e verde di cintura urbana – ambito dei Piani di cintura urbana.







Beni culturali (ex art. 10 del D.Lgs. 42/2004 ed s.m.i.)

- Beni puntuali di interesse storico-artistico vincolati
- Altri beni puntuali di interesse storico-artistico
- ▨ Beni areali di interesse storico-artistico

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e smi)

- ▨ Aree di notevole interesse pubblico

Aree tutelate per legge, esclusa let. f (art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi)

- ▨ Fascia di rispetto dei laghi - co. 1 let. b
- ▨ Fiumi, torrenti e corsi d'acqua - co. 1 let. c
- ▨ Fascia di rispetto dei corsi d'acqua - co. 1 let. c
- ▨ Territori coperti da foreste e da boschi - co. 1 let. g

Piano generale delle aree protette lombarde (LR n. 86 del 30/11/1983)

- ▨ Parco Agricolo Milano Sud e i parchi e le riserve nazionali o regionali e i territori di protezione esterna dei parchi (Art. 142 comma 1 let. f del D.Lgs. 42/2004 e smi)

Figura 2 – Vincoli e tutele nell'intorno dell'aeroporto di Milano Linate

In Allegato 1 è riportata la Tavola dei vincoli e delle tutele.

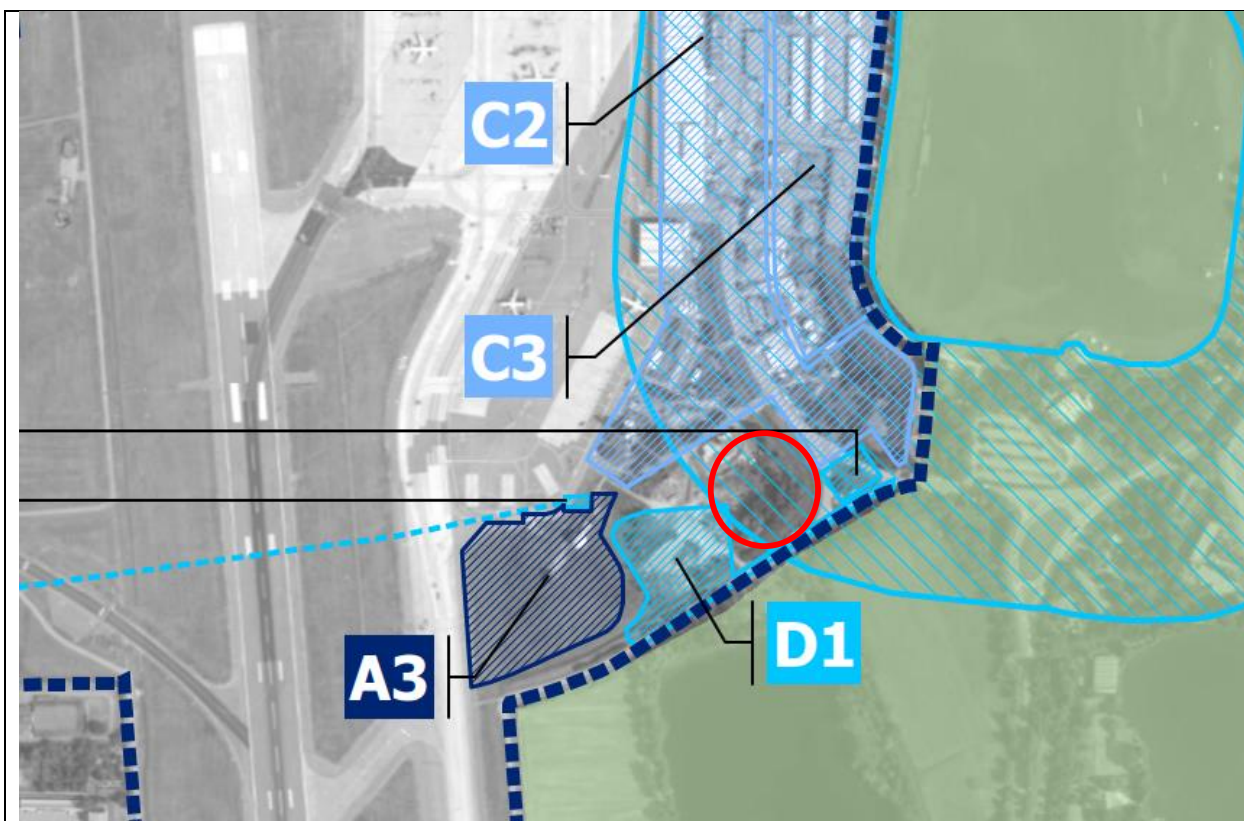
L'area destinata al nuovo ACC è situata a circa 1,3 km dal Terminal dell'aeroporto di Linate in direzione sud, in una parcella compresa tra l'Isola Ecologica, il canale Lirone, la nuova Torre di Controllo e la viabilità adiacente al Parco Agricolo Sud Milano, nella porzione di aeroporto ricadente all'interno del Comune di Peschiera Borromeo. L'ubicazione di tale area è mostrata nel cerchio rosso nella seguente Figura 3 e in Allegato 2.



Figura 3 – Ubicazione dell'area individuata per il nuovo ACC

Attualmente tale area non è utilizzata, secondo la destinazione di uso del suolo è una superficie artificiale a verde aeroportuale. Ai sensi del vigente PGT del Comune di Peschiera Borromeo, essa è destinata ad "attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale".

L'area destinata al nuovo ACC ricade all'interno di territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia (di cui all'art. 142, comma 1, lettera b del Codice dei beni culturali e del paesaggio), ossia in un'area di interesse paesaggistico tutelata dal Codice stesso (vedi Figura 4 seguente).



Beni culturali (ex art. 10 del D.Lgs. 42/2004 ed s.m.i.)

- Beni puntuali di interesse storico-artistico vincolati
- Altri beni puntuali di interesse storico-artistico
- ▨ Beni areali di interesse storico-artistico

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e smi)

- ▨ Aree di notevole interesse pubblico

Aree tutelate per legge, esclusa let. f (art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi)

- ▨ Fascia di rispetto dei laghi - co. 1 let. b
- ▬ Fiumi, torrenti e corsi d'acqua - co. 1 let. c
- ▨ Fascia di rispetto dei corsi d'acqua - co. 1 let. c
- ▨ Territori coperti da foreste e da boschi - co. 1 let. g

Piano generale delle aree protette lombarde (LR n. 86 del 30/11/1983)

- ▨ Parco Agricolo Milano Sud e i parchi e le riserve nazionali o regionali e i territori di protezione esterna dei parchi (Art. 142 comma 1 let. f del D.Lgs. 42/2004 e smi)

Figura 4 - Vincoli e tutele nell'area destinata al nuovo ACC (nel cerchio rosso)

Ai sensi dell'art. 146 del Codice, la realizzazione dell'ACC è subordinata all'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica. Si precisa inoltre che, poiché il sedime aeroportuale confina con il Parco Agricolo Sud Milano, anch'esso di interesse paesaggistico tutelato in quanto ricadente nella categoria parchi e riserve nazionali o regionali ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera f del Codice, la Relazione Paesaggistica, necessaria all'ottenimento dell'autorizzazione di cui sopra, terrà conto anche della vicinanza dell'area oggetto di intervento con tale Parco.

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs. 105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Il progetto prevede la realizzazione del nuovo edificio Centro di Controllo d'Area (ACC) della ENAV presso l'aeroporto di Milano Linate. Tale edificio costituirà uno dei due Centri di Controllo d'Area italiani (l'altro resterà quello di Roma Ciampino) con cui ENAV assicurerà, sullo spazio aereo nazionale, il servizio di controllo del traffico aereo di sorvolo. Il nuovo ACC di Milano accoglierà ed assorbirà anche il personale e le operazioni svolte dall'attuale ACC di Padova.

Il progetto si sviluppa su un lotto di circa 22.700 m², di cui ne saranno edificati all'incirca 14.900 m²; l'edificio ha un'altezza di circa 32 m, al di sotto del limite dell'aeroporto, evitando di compromettere la visibilità dei controllori della torre di controllo. Il nuovo edificio ACC è organizzato su più piani partendo da un basamento al piano terra, in cui si trovano parcheggi e locali tecnici, ed ospitando ai piani superiori gli uffici ENAV, spazi per Aeronautica Militare, sale riunioni, unità formative, locali di riposo notturno per i controllori, la mensa, spazi per personale Techno Sky e il Data Center. Il livello più alto ospita la Sala Operativa.

Per il nuovo ACC sono state adottate soluzioni progettuali innovative finalizzate ad ottimizzare i flussi e a migliorare l'efficienza energetica dell'edificio, ponendo particolare attenzione all'immagine architettonica. La seguente Figura 5 mostra la soluzione progettuale prescelta.



Figura 5 – Rendering del nuovo edificio ACC

Oltre all'edificio ACC è prevista la realizzazione di una guardiania, un asilo, una centrale di trigenerazione, e la viabilità interna.

Inoltre, in prossimità della nuova TWR, in area già destinata nel Master Plan alle funzioni ENAV, è prevista, nell'ambito della progettazione del nuovo ACC, la realizzazione di un parcheggio a due livelli fuori terra,

necessario a soddisfare le esigenze di parcheggi per il personale ENAV. Tale manufatto sarà opportunamente studiato in coerenza con gli edifici adiacenti privilegiando tecniche mitigative e di inserimento paesaggistico come discusso nel seguito del presente documento.

La seguente Figura 6 mostra il *layout* di progetto, in Allegato 3 è riportata la planimetria di progetto.



Figura 6 – Layout di progetto

Si prevede di realizzare il progetto in circa 36 mesi.

Il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015.

Di seguito vengono descritti i potenziali fattori di impatto dell'ACC durante la fase di realizzazione e di esercizio, le misure di mitigazione individuate e i potenziali effetti cumulati generati sugli impatti individuati per il Master Plan dell'aeroporto di Milano Linate.

Componente atmosfera:

Le attività di cantiere per la realizzazione del nuovo ACC potranno generare emissioni di polveri in atmosfera dovute a attività di scavo del terreno per la preparazione delle aree di cantiere, scavi, sbancamenti e movimentazione delle terre, erosione del vento dai cumuli e passaggio dei mezzi di cantiere su strade non asfaltate. Le eventuali ricadute di polveri saranno localizzate nelle immediate vicinanze delle lavorazioni stesse e saranno implementate le seguenti misure atte a mitigare tali impatti potenziali:

- Implementazione di adeguate procedure operative per la riduzione delle emissioni degli inquinanti (spegnimento dei mezzi anziché permanenza in stand-by, rispetto dei limiti di velocità all'interno del sito, adozione di un programma di manutenzione del parco macchine che garantisca la miglior efficienza dei motori, ecc.);
- Implementazione di adeguate procedure operative per la riduzione delle emissioni di polveri (ridotta velocità dei mezzi all'interno del sito, presenza di piazzole per il lavaggio delle ruote dei mezzi di cantiere, posa di teli in materiali tecnici specifici per la pulitura delle ruote, definizione di piste prestabilite periodicamente inumidite, umidificazione del fronte scavo e dei cumuli di materiali asportati, utilizzo di mezzi telonati per il trasporto di materiale all'interno ed all'esterno del sito, stoccaggio di materiali da cantiere a carattere polverulento in sili e movimentazione degli stessi mediante sistemi chiusi, ecc.).

Anche le attività di cantiere del Master Plan genereranno polveri, ma in quantità superiori in quanto tra le lavorazioni sono previste anche demolizioni e in quanto il cantiere interesserà ampie porzioni del sedime

aeroportuale. L'impatto dovuto alle emissioni in atmosfera in fase di cantiere per la realizzazione del nuovo ACC è pertanto trascurabile rispetto a quelle generate in fase di cantiere per la realizzazione del Master Plan.

Per la fase di esercizio, il Master Plan ha previsto un trascurabile incremento di inquinanti in atmosfera dovuto all'incremento di traffico aereo e stradale. La principale fonte di emissione del nuovo ACC sarà invece il sistema di trigenerazione per la climatizzazione, che sarà di ultima generazione, alimentato a gas metano e dotato di sistema di abbattimento catalitico SCR a urea per il contenimento del NOx. Al fine di minimizzare le emissioni in atmosfera, è infatti prevista la combinazione di diverse tecnologie per la climatizzazione: trigenerazione con alimentazione a gas metano, fotovoltaico, l'acqua di falda e le pompe di calore. Saranno adottate soluzioni progettuali innovative che consentano di tendere a un bilancio emissivo nullo (esempio isolamento termico, schermature solari, ventilazione naturale, controllo della climatizzazione, l'uso di materiali di origine naturale, rinnovabili, riciclati o riciclabili, anche con produzione locale, con ciclo di vita di almeno 20 anni), minimizzando la quota aggiuntiva di emissioni climalteranti. La tecnologia prevista non solo apporterà una miglioria alla qualità dell'emissioni in atmosfera generate dall'attuale ACC, ma avrà anche un impatto trascurabile rispetto al Master Plan autorizzato. Anche in termini di emissioni da traffico stradale, il contributo del nuovo ACC sarà trascurabile; ENAV incentiverà inoltre l'uso dei mezzi pubblici (metro e navetta interna) o di mezzi sostenibili (bici, auto elettriche, car sharing, ecc.). La prevista attivazione della linea metropolitana che collegherà l'aerostazione alla città di Milano concorrerà a mitigare ulteriormente l'impatto.

Componente energia:

Durante la fase di cantiere l'energia necessaria per le operazioni di cantiere (attrezzature, illuminazione) sarà prelevata dalla rete di distribuzione già presente in sito; i fabbisogni previsti non sono particolarmente onerosi.

Il nuovo ACC è stato progettato secondo la Direttiva 31/2010 dell'Unione europea che definisce "a energia quasi zero" (NZEB), pertanto è un edificio ad altissima prestazione energetica in cui il fabbisogno energetico è coperto in misura molto significativa da energia prodotta da fonti rinnovabili. Saranno massimizzati gli apporti da fonti rinnovabili, senza però sovradimensionamenti dovuti alla non corretta definizione del modello involucro/impianto. Verranno combinate diverse tecnologie quali: trigenerazione e acqua di falda per la produzione di energia elettrica e meccanica (caldo e freddo). L'involucro edilizio avrà notevoli caratteristiche inerziali per limitare a ritardare il trasferimento di calore dall'esterno all'interno nella stagione estiva e controllare le variazioni di temperatura all'interno degli ambienti. La sala apparati produrrà costantemente calore che, durante la stagione invernale, sarà recuperato per servire il riscaldamento delle altre parti dell'edificio. La dimensione e la posizione delle aperture in facciata saranno ottimizzate con particolare attenzione sia al trasferimento termico che luminoso. Saranno utilizzati sistemi di ombreggiamento naturale e di schermatura esterna in grado di ridurre sia il guadagno di radiazione solare diretta nella stagione estiva, sia l'influenza dell'azione del vento. Saranno scelti materiali edili a bassa conduttività termica in grado di ridurre la quantità totale di calore trasmesso dall'esterno all'interno attraverso pareti e copertura. Saranno inoltre adottate soluzioni innovative, come vetrate ad alte prestazioni e stratigrafia della copertura, in grado di migliorare i livelli di resistenza termica. Tutte le soprariportate soluzioni apporteranno una netta miglioria delle prestazioni energetiche rispetto all'attuale ACC e, in generale, nel contesto aeroportuale.

Componente consumo di risorsa idrica:

Durante la fase di cantiere sarà utilizzata acqua, approvvigionata mediante autobotte, per bagnare le strade di cantiere e le aree di lavoro al fine di contenere il sollevamento di polveri, per i servizi igienici, per le aree di lavaggio delle ruote dei mezzi e per le preparazioni di miscele cementizie e bentonitiche. I fabbisogni previsti non sono particolarmente onerosi e non verranno prelevate acque di falda allo scopo.

Durante la fase di esercizio, per gli usi civili del nuovo ACC sarà utilizzata acqua potabile prelevata dall'acquedotto. Al fine di ridurre i consumi rispetto a quelli dell'attuale ACC e di minimizzare i prelievi da

fonte pregiate (acquedotto), è previsto il riciclo delle acque meteoriche per l'annaffiamento delle aree verdi, per il riempimento delle vasche antincendio e per le acque grigie, come gli scarichi dei WC.

I succitati prelievi non interferiscono con quelli previsti dal Master Plan, in quanto l'aeroporto di Milano Linate effettua prelievi idrici soltanto da falda, mediante 9 pozzi (prelievo medio di ciascuno tra 20 e 60 l/s). La modellazione eseguita per valutare l'abbassamento della falda freatica a seguito dell'incremento dei prelievi del Master Plan, ha dimostrato che gli effetti di tali prelievi si risolvono totalmente all'interno del sedime aeroportuale (la presenza dell'Idroscalo, fungendo da barriera, impedisce che gli effetti si propaghino all'esterno del sedime aeroportuale) e che essi non apportano variazioni significative dei livelli piezometrici. I succitati prelievi da falda valutati nel Master Plan sono comprensivi degli emungimenti ai fini geotermici previsti per il nuovo ACC. I prelievi del nuovo ACC non comporteranno pertanto un ulteriore abbassamento dei livelli piezometrici rispetto a quanto già stimato per il Master Plan. Si precisa che per minimizzare l'impiego di acqua di falda, l'energia termica prodotta tutto l'anno dalla sala apparati del nuovo ACC sarà utilizzata, in inverno, per il riscaldamento degli uffici e, in estate, comporrà un sistema di recupero per alimentare un gruppo frigorifero ad assorbimento. Le macchine frigorifere ad assorbimento rappresentano un'alternativa promettente ai sistemi a compressione quando si dispone di calore proveniente da cascami di altri processi o dall'energia solare.

Componente qualità della falda:

Durante la fase di cantiere, sia dell'ACC che del Master Plan, saranno messe in atto le seguenti misure atte ad evitare sversamenti accidentali, dovuti a stoccaggio, movimentazione e uso di prodotti chimici, che potrebbero contaminare il suolo e la falda acquifera:

- tutte le aree dedicate allo stoccaggio di oli, combustibili, lubrificanti e sostanze chimiche saranno pavimentate e dotate di sistemi di contenimento. Si prevede comunque un impiego minimo di tali sostanze;
- le aree di deposito temporaneo dei rifiuti di cantiere saranno individuate e delimitate al fine di minimizzare il dilavamento in caso di eventi atmosferici intensi. I rifiuti potenzialmente generanti spandimenti saranno posti in aree asfaltate/impermeabilizzate o su teli impermeabili. Le stesse saranno dotate di adeguati kit antispiandimento di intervento in caso di sversamenti accidentali di oli o sostanze chimiche.
- verranno adottate procedure di contenimento degli sversamenti accidentali nella rete di canali presenti in prossimità del sito (es. Cavo Lirone);
- le maestranze operanti in cantiere saranno debitamente sensibilizzate e formate sulle corrette modalità di gestione materiali/rifiuti al fine di contenere eventuali impatti.

Gli eventuali impatti durante la fase di cantiere sono di carattere accidentale e di limitata entità, possono pertanto essere considerati trascurabili.

Durante la fase di esercizio, ad esclusivo uso della climatizzazione del nuovo ACC si prevede la realizzazione di un sistema di emungimento di acqua di prima falda ai fini geotermici (con tre pozzi di presa e quattro pozzi di resa). L'acqua prelevata sarà convogliata all'interno di tubature chiuse allo scambiatore termico e quindi non subirà alcuna modifica al suo chimismo naturale. Nella fase di scambio termico subirà un lieve aumento/diminuzione di temperatura valutabile con un gradiente termico massimo $\Delta T = 5$ K.

Componente scarichi idrici:

Durante la fase di cantiere dell'ACC, le acque reflue nere civili saranno collettate alla rete fognaria esistente; il cantiere del Master Plan sarà invece dotato di bagni chimici per le maestranze presenti. L'impatto generato dalla produzione di acque nere civili è pertanto trascurabile. Le acque meteoriche ricadenti sulle aree impermeabili di entrambi i cantieri saranno convogliate, ove possibile, verso la fognatura esistente. I depositi di rifiuti e di sostanze pericolose di entrambi i cantieri saranno coperti per evitare la contaminazione delle acque meteoriche e di dilavamento. Anche gli impatti dovuti agli scarichi generati durante la fase di cantiere sono trascurabili.

Durante la fase di esercizio, per quanto concerne le acque reflue civili generate dal nuovo ACC, è prevista la separazione tra acque nere e grigie che consentirà di ridurre il quantitativo degli scarichi generati rispetto

a quello dell'attuale ACC. Le acque nere saranno convogliate nel sistema fognario comunale, mentre le acque grigie saranno riusate per gli scarichi dei WC, lavaggio superfici interne ed esterne, innaffiamento. L'impianto fognario sarà dotato di sistemi di trattamento per minimizzare l'impatto ambientale: condensa grassi, fossa biologica, valvola di non ritorno, ecc. Le acque grigie saranno trattate con sistemi naturali di fitodepurazione a flusso sommerso. Il nuovo ACC pertanto, non solo apporterà una miglioria rispetto all'attuale edificio ACC, ma contribuirà anche con una quota trascurabile all'apporto di reflui nella rete fognaria rispetto a quanto proveniente dai fabbricati e dalle infrastrutture dotate di alimentazione idrica per gli usi potabili/ igienico-sanitari previsti dal Master Plan.

Per quanto concerne le acque meteoriche ricadenti sull'area di pertinenza del nuovo ACC, saranno convogliate direttamente in rete dedicata e poi in vasche per essere riutilizzate a scopi irrigui, antincendio e per usi sanitari, pertanto con impatto nullo sui corpi idrici superficiali nei quali sono convogliate le acque meteoriche e le acque di raffreddamento generate dal Master Plan.

Componente invarianza idraulica:

Gli interventi previsti dal Master Plan comportano la creazione di nuove aree pavimentate, ma anche l'eliminazione di una consistente parte di superfici attualmente asfaltate e la loro sostituzione con aree a verde; pertanto l'impatto relativo alla modifica dell'apporto all'acquifero è stato valutato trascurabile.

Anche il progetto dell'ACC prevede la creazione di aree a verde (all'incirca 4.900 m²); inoltre la progettazione del nuovo ACC seguirà i criteri e i metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica, secondo quanto riportato all'interno del Regolamento Regionale n. 7 del 23 novembre 2017, pertanto non si prevedono ulteriori modifiche dell'apporto all'acquifero.

Componente suolo e sottosuolo:

Analogamente a quanto previsto dal cantiere del Master Plan, che accantonerà e progressivamente riutilizzerà i circa 53.100 m³ di terreno scavato, anche la realizzazione del nuovo ACC stima di scavare un quantitativo di terreno di circa 5.100 m³, di cui all'incirca il 60% sarà accantonato per poi essere riutilizzato in sito, ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 152/2006, per la formazione dei terrapieni laterali al podium, mentre il restante 40% andrà a smaltimento. Si precisa che ENAV ha già commissionato le analisi di caratterizzazione sulle terre e rocce da scavo al fine del loro riutilizzo, ai sensi del DPR 13 giugno 2017, n. 120.

Durante la fase di cantiere, sia dell'ACC che del Master Plan, saranno messe in atto le seguenti misure atte ad evitare sversamenti accidentali, dovuti a stoccaggio, movimentazione e uso di prodotti chimici, che potrebbero contaminare il suolo e la falda acquifera:

- tutte le aree dedicate allo stoccaggio di oli, combustibili, lubrificanti e sostanze chimiche saranno pavimentate e dotate di sistemi di contenimento. Si prevede comunque un impiego minimo di tali sostanze;
- le aree di deposito temporaneo dei rifiuti di cantiere saranno individuate e delimitate al fine di minimizzare il dilavamento in caso di eventi atmosferici intensi. I rifiuti potenzialmente generanti spandimenti saranno posti in aree asfaltate/impermeabilizzate o su teli impermeabili. Le stesse saranno dotate di adeguati kit antispiandimento di intervento in caso di sversamenti accidentali di oli o sostanze chimiche.
- verranno adottate procedure di contenimento degli sversamenti accidentali nella rete di canali presenti in prossimità del sito (es. Cavo Lirone);
- le maestranze operanti in cantiere saranno debitamente sensibilizzate e formate sulle corrette modalità di gestione materiali/rifiuti al fine di contenere eventuali impatti.

Gli eventuali impatti durante la fase di cantiere sono di carattere accidentale e di limitata entità, possono pertanto essere considerati trascurabili.

Il progetto si sviluppa su un lotto di circa 22.700 m², di cui ne saranno edificati all'incirca 14.900 m², su un'area classificata come superficie artificiale a verde aeroportuale e destinata ad "attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale" (ai sensi del PGT del Comune di Peschiera Borromeo). Tale incremento

di occupazione di suolo risulta del tutto trascurabile rispetto agli oltre 500.000 m² occupati dal Master Plan. Saranno installati serbatoi interrati a servizio dei gruppi elettrogeni; al fine di evitare il potenziale sversamento di gasolio nel terreno, i serbatoi saranno con doppia camera e con sistema di controllo e allarme delle perdite. Le aree dedicate al deposito temporaneo dei rifiuti avranno pavimentazione impermeabile in modo da evitare l'eventuale impatto su suolo e sottosuolo dovuto alla gestione degli stessi. Analogamente a quanto valutato per il Master Plan, che considera nullo l'impatto sull'uso del suolo dovuto alle nuove aree infrastrutturate in quanto ricadenti all'interno del sedime aeroportuale, anche l'impatto del nuovo ACC può essere considerato nullo.

Componente rumore:

L'area destinata all'ACC non è ubicata in prossimità di recettori sensibili, quali scuole, abitazioni civili, ospedali, ecc.

Durante la fase di cantiere potranno essere generate emissioni acustiche legate alle macchine e ai veicoli coinvolti; le emissioni acustiche generate da tali apprestamenti saranno entro i limiti imposti dal D.Lgs. 262/2002. Saranno implementate strategie atte a minimizzare l'impatto delle emissioni acustiche dentro e fuori l'area di cantiere:

- Eventuale realizzazione di idonee barriere, di abbattimento del rumore;
- Utilizzo di idonei D.P.I. da parte del personale operante, istruito e formato sul loro corretto utilizzo e sui provvedimenti sanitari previsti dal D. Lgs. 81/2008;
- Organizzazione delle lavorazioni in modo che siano evitate, per quanto possibile, le sovrapposizioni di lavorazioni che comportino livelli elevati di rumore/vibrazioni.

Durante la fase di esercizio, le possibili fonti di emissione di rumore del nuovo ACC sono costituite dalle macchine di ventilazione e estrazione e dai compressori dei gas refrigeranti delle pompe di calore. Il contenimento delle emissioni acustiche si otterrà:

- sovradimensionando i ventilatori, in modo da consentire la loro rotazione a velocità molto ridotta;
- schermando i compressori e installandoli in posizione dove l'emissione acustica può essere diretta verso il cielo aperto;
- inserendo silenziatori sui canali di mandata e di ripresa delle unità di trattamento aria; collegando ai canali dell'aria i diffusori dell'aria all'interno degli ambienti tramite tubazioni flessibili insonorizzanti.

L'impatto sul rumore derivante dall'edificio ACC, sia in fase di cantiere che di esercizio, può essere considerato trascurabile dato l'ambito aeroportuale nel quale lo stesso è inserito, pertanto con contributo nullo all'alterazione del clima acustico dovuto all'aumento del traffico degli aeromobili, previsto dal Master Plan.

Componente traffico/mobilità:

Durante la fase di cantiere per la realizzazione del nuovo ACC, le attività saranno organizzate in modo da favorire lo spostamento dei mezzi di cantiere in orari non di punta (prime ore del mattino e tardo-serali). Grazie alla enucleazione dell'area dal sedime "air-side" (aeroportuale/doganale, i mezzi di cantiere utilizzeranno la viabilità esistente, lato urbano "land-side" senza dunque alcuna interferenza con la viabilità aeroportuale. La logistica della mobilità e accessibilità al cantiere, sia per i mezzi che per il personale, sarà comunque valutata con l'avanzare del cantiere in modo da minimizzare l'impatto sulla normale fruibilità delle aree limitrofe, quali il Parco Agricolo Sud Milano, sia l'interferenza con i mezzi dediti alle attività di cantiere del Master Plan; l'impatto pertanto è trascurabile.

Durante la fase di esercizio, si prevede una circolazione di autovetture e mezzi privati limitati nell'area di progetto dell'ACC; un aumento del carico di traffico legato all'operatività dell'ACC potrebbe verificarsi in particolare nelle ore di cambio turno. L'impatto si considera tuttavia trascurabile in quanto i picchi di traffico legati ai cambi turno in ACC (h 14-15), non coincidono con i classici orari di ufficio. ENAV incentiverà inoltre l'uso dei mezzi pubblici (metro e navetta interna) o di mezzi sostenibili (bici, auto elettriche, car sharing, ecc.). La prevista attivazione della linea metropolitana che collegherà l'aerostazione alla città di Milano concorrerà a mitigare ulteriormente l'impatto. Il contributo del traffico legato al nuovo ACC è pertanto nullo

in considerazione dell'aumento di traffico veicolare indotto legato alla fruizione aeroportuale, oltre che del traffico interno all'aeroporto stesso, valutati nel Master Plan.

Componente rifiuti:

Durante la fase di cantiere per la realizzazione dell'ACC, saranno generati rifiuti tipici delle attività di cantiere (sbancamenti, scotici, rifiuti da demolizione, ecc.) in un quantitativo trascurabile rispetto alla stessa tipologia di rifiuti generati dal cantiere del Master Plan e connessi alla riconfigurazione di più ampie porzioni del sedime aeroportuale. Tali rifiuti saranno gestiti e smaltiti in conformità alla normativa vigente.

Durante la fase di esercizio, i rifiuti prodotti dal nuovo ACC, di natura prettamente civile, saranno raccolti e smaltiti secondo le norme vigenti. Si provvederà a massimizzare la raccolta differenziata di carta e cartone, imballaggi in vetro, plastica e metalli, e della frazione organica (con valenza ambientale legata alla Circular Economy); sarà prevista una o più aree dedicate di deposito temporaneo con pavimentazione impermeabile. Ove possibile, saranno implementate pratiche di "eco-design" volte alla corretta scelta dei materiali da costruzione che massimizzino le possibilità di futuro recupero in fase di successivo dismantling.

Componente paesaggio:

L'area destinata all'ACC ricade all'interno di territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, di cui all'art. 142, comma 1, lettera b del D.Lgs. 42/2004 – Codice dei beni culturali e del paesaggio, ossia in un'area di interesse paesaggistico tutelata dal Codice stesso. Pertanto, ai sensi dell'art. 146 del Codice, la realizzazione dell'ACC è subordinata all'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica. Si segnala inoltre che l'edificio è in prossimità, ma non all'interno, del Parco Agricolo Sud Milano, anch'essa area di interesse paesaggistico tutelata in quanto ricadente nella categoria parchi e riserve nazionali o regionali ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera f del Codice. In fase di redazione della Relazione Paesaggistica, necessaria all'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica di cui sopra, si terrà pertanto conto anche della vicinanza dell'area oggetto di intervento con il suddetto Parco e saranno valutate eventuali mitigazioni visive che si dovessero rendere necessarie. Si ricorda che anche taluni interventi previsti dal Master Plan ricadono all'interno di aree vincolate ai sensi dell'art. 142 comma 1 del Codice (lettera b e lettera c); è stata pertanto predisposta opportuna Relazione Paesaggistica che ha ottenuto parere favorevole da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0024025.23-09-2019).

Durante la fase di cantiere per la realizzazione dell'ACC, i macchinari, i mezzi di lavoro e gli stoccaggi di materiale in cantiere si inseriranno nel paesaggio, ma, per le loro dimensioni e caratteristiche ed essendo all'interno del sedime aeroportuale, non saranno tali da perturbare il paesaggio locale. L'impatto, rispetto alla medesima tipologia di elementi estranei del cantiere del Master Plan dislocati su una superficie più ampia, sarà trascurabile.

Per la fase di esercizio, nel rispetto delle prescrizioni del Giudizio di Compatibilità Ambientale del Master Plan (DM 348 del 05/12/2019), per il nuovo ACC saranno implementate le più opportune misure di inserimento paesaggistico-ambientale, ponendo particolare attenzione alla sistemazione delle aree esterne e all'immagine architettonica.

Con tale obiettivo, sono in corso studi progettuali sul rapporto dell'architettura con il verde che verranno ulteriormente sviluppati e definiti nel progetto definitivo. In linea con una strategia ambientale e di inserimento paesaggistico, si stanno approfondendo e dettagliando la scelta dei materiali (naturali, quali il legno, laddove possibile) e dei colori, le sistemazioni a verde, le alberature e l'uso del verde nell'edificio ACC. In particolare in merito a quest'ultimo elemento, sarà posta particolare attenzione alle due grandi piazze di accesso all'edificio, all'elemento 'podio' come parte del paesaggio e come tramite tra l'attacco a terra e il corpo dell'edificio, alle facciate dell'edificio la cui "doppia pelle" offre l'opportunità di inserire elementi vegetazioni e/o in legno. Si riportano qui di seguito, a titolo di esempio, una serie di rappresentazioni di quanto è in fase di studio, sia per l'edificio ACC che per l'edificio che ospiterà il parcheggio multipiano a due livelli, per favorire l'inserimento degli stessi nel paesaggio.

16

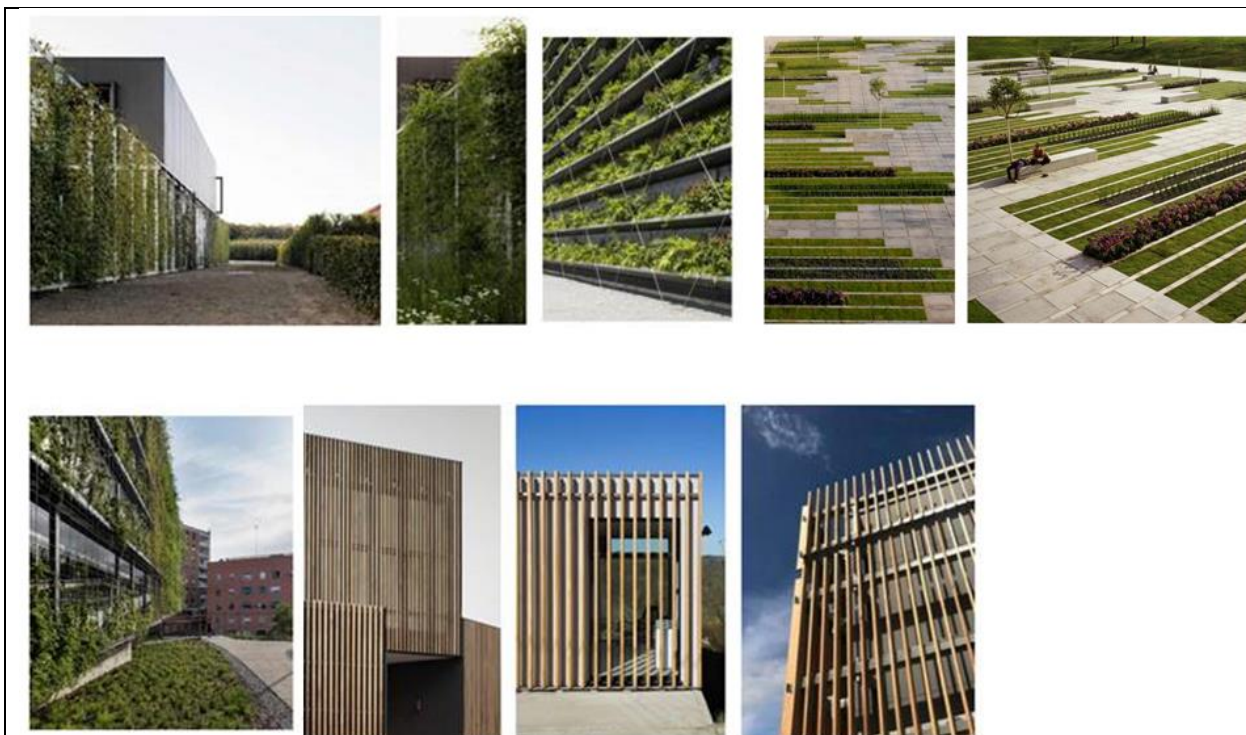


Figura 7 – Esempi di integrazione paesaggistica e uso di materiali naturali in facciata

Inoltre, come riportato di seguito, il progetto prevede l'impianto di specie autoctone, andando ad accrescere ulteriormente gli interventi di infittimento della vegetazione già previsti dal Master Plan, con risvolti positivi in termini di patrimonio ambientale, biodiversità e paesaggio. L'insieme degli interventi di infittimento vegetazionale, previsti sia dal Master Plan che dal nuovo ACC, si inquadrano in un contesto di potenziamento del patrimonio ambientale e paesaggistico, valorizzando l'area del territorio locale.

Componente habitat, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi:

L'area di progetto non interferisce con nessuna area naturale protetta; essa confina il parco regionale Parco Agricolo Sud Milano istituito con LR n. 24 del 23/04/1990 e dista 6 km dal sito Rete Natura 2000 più prossimo (SIC IT2050009 – Sorgenti della Muzzetta), circa 13 km dal sito IBA - *Important Bird Areas* più prossimo (IBA023 – Garzaie del Parco Adda Sud) e oltre 50 km dalle Zone Umide Importanti di cui alla Convenzione di Ramsar del 1971. L'ambito di intervento è classificato come superficie artificiale a verde aeroportuale e non risulta interessato dalla presenza di vegetazione e fauna di pregio. L'area occupata dal nuovo ACC risulta prevalentemente prativa, la componente vegetale di alto fusto è composta da alberi messi a dimora, in filare o gruppo monospecifico, e altri sviluppatisi a seguito di disseminazione spontanea. Complessivamente la naturalità si assesta su valori bassi, sia per l'uso di suolo sia per la composizione floristica, a causa della presenza di flora alloctona invasiva favorita dal disturbo antropico. Gli impatti del nuovo ACC su habitat, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi sono pertanto scarsamente significativi sia in termini quantitativi che qualitativi.

Durante la fase di cantiere (sbancamenti, cumuli, piste, segnalazioni di cantiere, illuminazione notturna, ecc.) saranno generati impatti poco significativi e localizzati nelle immediate vicinanze delle lavorazioni stesse. A tutela della fauna, verranno utilizzati corpi illuminanti schermati per limitare la diffusione di luce ed evitare fasci luminosi orizzontali o verso l'alto. L'incremento di impatti sull'approntamento delle aree di cantiere del Master Plan è considerato nullo, sia in termini quantitativi che qualitativi.

Per la fase di esercizio del nuovo ACC, nel rispetto delle prescrizioni del Giudizio di Compatibilità Ambientale del Master Plan (DM 348 del 05/12/2019), è previsto l'incremento della vegetazione locale con l'impianto di specie autoctone, andando ad accrescere ulteriormente gli interventi di potenziamento della connettività ecologica già previsti dal Master Plan, pertanto con risvolti positivi in termini di patrimonio ambientale,

biodiversità e paesaggio. Sempre in linea con i sistemi di precauzione e gestione adottati dal Master Plan per contenere e ridurre il fenomeno di *wildlife strike*, anche nella progettazione del nuovo ACC si studieranno le soluzioni ottimali per diminuire l'impatto dell'avifauna sulle pareti vetrate e evitare la colonizzazione di animali sulla sommità dell'edificio e sulle sue sporgenze esterne, con attenzione anche alla sicurezza della fauna e al rispetto dell'ambiente.

Componente radiazioni ionizzanti, non ionizzanti ed elettromagnetiche:

Durante la fase di cantiere non sono previste radiazioni ionizzanti, non ionizzanti ed elettromagnetiche. Durante la fase di esercizio dell'ACC, le fonti di radiazioni elettromagnetiche saranno le medesime di quelle dell'attuale ACC. Le antenne di radio-assistenza in uso al nuovo edificio ACC saranno quelle attualmente operanti; il progetto ne prevede semplicemente la rilocalizzazione, per la maggior parte, sulla copertura dell'edificio. Per quanto concerne i locali tecnici contenenti i trasformatori e i quadri elettrici e la sala apparati, al fine di evitare l'inquinamento elettromagnetico, saranno rispettate le prescrizioni dell'art. 2.3.5.4 del Decreto CAM (Criteri Ambientali Minimi); laddove non sarà possibile rispettarle, saranno messe in atto soluzioni compensative come, per esempio, la schermatura elettromagnetica. Nel complesso, pertanto, poiché il Master Plan non prevede l'installazione di nuovi impianti trasmettenti né l'elevazione della potenza degli impianti esistenti, l'impatto sarà trascurabile.

| 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente | |
|---|---|
| <i>Procedure</i> | <i>Autorità competente/ Atto / Data</i> |
| <input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA | _____ |
| X VIA | Il Progetto «Aeroporto di Milano Linate - Master Plan Aeroportuale 2030» (Proponente ENAC) ha ottenuto Giudizio di Compatibilità Ambientale con DM 348 del 05/12/2019 |
| <input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio | _____ |
| Altre autorizzazioni | |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |

| 7. Iter autorizzativo del progetto proposto | |
|---|----------------------------|
| <i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i> | |
| <i>Procedure</i> | <i>Autorità competente</i> |
| <input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio | _____ |
| Altre autorizzazioni | |
| X Autorizzazione paesaggistica | Regione Lombardia |
| X Determinazioni delle amministrazioni coinvolte | Conferenza dei Servizi |

| 8. Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|--|--------------------------|----|---|
| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ : | SI | NO | Breve descrizione ² |
| 1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi | <input type="checkbox"/> | X | L'intero sedime aeroportuale non ricade neppure parzialmente in zone umide, zone riparie, foci dei fiumi; la zona umida più prossima all'area di progetto è l'Idroscalo, distante all'incirca 200 m. Zone riparie e foci dei fiumi distano invece più di 15 km. |
| 2. Zone costiere e ambiente marino | <input type="checkbox"/> | X | L'intero sedime aeroportuale dista invece più di 15 km da zone costiere e ambienti marini. |
| 3. Zone montuose e forestali | <input type="checkbox"/> | X | L'intero sedime aeroportuale dista più di 15 km da zone montuose. L'area di intervento dista all'incirca 750 m da un territorio coperto da foreste e boschi ai sensi del D.Lgs. 42/2004. |

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

| 8. Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ : | SI | NO | Breve descrizione ² |
| 4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | L'intero sedime aeroportuale è ubicato ai margini del Parco Agricolo Sud Milano, rimanendone completamente esterno. Il progetto ACC non interferisce direttamente con i siti della Rete Natura 2000 (il sito più prossimo è il SIC IT2050009 – Sorgenti della Muzzetta, distante 5,7 km), con aree IBA - <i>Important Bird Areas</i> (la più prossima è la IBA023 – Garzaie del Parco Adda Sud, distante circa 13 km) né con Zone Umide Importanti di cui alla Convenzione di Rasmar del 1971 (la più prossima si trova ad oltre 50 km di distanza). |
| 5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | La stazione di Limoto Pioltello nell'arco temporale 2011 – 2015 (fonte dati: ARPA Lombardia) ha registrato superamenti per l'inquinante PM10. |
| 6. Zone a forte densità demografica | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Con una popolazione di 23.944 abitanti (01/01/2020) e una densità di 1.031,1 abitanti/kmq, il Comune di Peschiera Borromeo non è una zona a forte densità demografica. |

| 8. Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| <i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i> | <i>SI</i> | <i>NO</i> | <i>Breve descrizione²</i> |
| 7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Il progetto ACC ricade in aree tutele ai sensi dell'art. 142 lett. b) del D.lgs. 42/2004 - Fascia di rispetto di 300 m - Territori contermini ai laghi. |
| 8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | L'intero sedime aeroportuale è ubicato ai margini del Parco Agricolo Sud Milano rimanendone completamente esterno; gli ambiti circostanti l'aeroporto sono classificati come Territori agricoli e verde di cintura urbana – ambito dei Piani di cintura urbana; non sono presenti produzioni agricole di particolare qualità e tipicità. |
| 9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | L'area dell'ACC non ricade neppure parzialmente all'interno di un sito contaminato; il più prossimo si trova all'interno del sedime aeroportuale a circa 100 m (Area Petrolieri di Milano Linate, attualmente oggetto di bonifica a seguito di un fenomeno di contaminazione per sversamento di idrocarburi). |
| 10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Facendo riferimento alla Tavola n. 7 "Difesa del suolo" del PTCP di Milano, si evince che l'intero sedime aeroportuale di Milano Linate non è gravato da vincolo idrogeologico. |

| 8. Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--|
| <i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i> | <i>SI</i> | <i>NO</i> | <i>Breve descrizione²</i> |
| 11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni | X | <input type="checkbox"/> | L'intero sedime aeroportuale è ubicato nella Fascia fluviale C del PAI, ma, ai sensi del PGRA, non si colloca all'interno di nessuna fascia di pericolosità. |
| 12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | L'intervento è localizzato in zona sismica 3 (zona che può essere soggetta a forti terremoti ma rari), con scenari di pericolosità sismica locale Z4a e Z2, corrispondenti a "zone di fondovalle con presenza di depositi alluvionali e/o fluvioglaciali granulari e/o coesivi" e "zone con terreni di fondazione particolarmente scadenti (riporti poco addensati, terreni granulari fini con falda superficiale)". Il calcolo strutturale terrà conto dello spettro sismico da utilizzare in funzione della zona in accordo con la normativa vigente. |
| 13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.) | X | <input type="checkbox"/> | La progettazione dell'ACC ha rispettato i vincoli aeroportuali rappresentati dalle superfici ostacoli. |

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|--|--|--|--|--|
| <i>Domande</i> | <i>Si/No/? Breve descrizione</i> | | <i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i> | |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si |
| | <i>Descrizione:</i> Il progetto si sviluppa su un lotto di circa 22.700 m ² , di cui ne saranno edificati all'incirca 14.900 m ² , su un'area attualmente non utilizzata. | | <i>Perché:</i> L'intervento ricade all'interno del sedime aeroportuale, su un'area classificata come superficie artificiale a verde aeroportuale e destinata ad "attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale" (ai sensi del PGT del Comune di Peschiera Borromeo). Analogamente a quanto valutato per il Master Plan, che considera nullo l'impatto sull'uso del suolo dovuto alle nuove infrastrutture in quanto ricadenti all'interno del sedime aeroportuale, anche l'impatto del nuovo ACC può essere considerato nullo. Si considera inoltre che l'incremento di superficie di suolo occupata dal nuovo ACC è del tutto trascurabile rispetto a quella occupata dal Master Plan. E' previsto l'impianto di specie autoctone, andando ad accrescere ulteriormente gli interventi di infittimento della vegetazione già previsti dal Master Plan. L'insieme di tali interventi si inquadra in un contesto di potenziamento del patrimonio ambientale e paesaggistico, valorizzando l'area del territorio locale. | |
| 1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)? | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| 2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| <p>come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?</p> | <p><i>Descrizione:</i></p> <p>Per quanto concerne l'occupazione di suolo, si rimanda al punto 1. Per gli usi civili del nuovo ACC sarà utilizzata acqua potabile prelevata dall'acquedotto. Ad esclusivo uso della climatizzazione, si prevede un sistema di emungimento di acqua di prima falda ai fini geotermici (con tre pozzi di presa e quattro pozzi di resa), con un prelievo massimo complessivo di 50 l/s. Il nuovo ACC è stato progettato secondo la Direttiva 31/2010 dell'Unione europea che definisce "a energia quasi zero" (NZEB), pertanto è un edificio ad altissima prestazione energetica in cui il fabbisogno energetico è coperto in misura molto significativa da energia prodotta da fonti rinnovabili.</p> | | <p><i>Perché:</i></p> <p>Per quanto concerne l'occupazione di suolo, si rimanda al punto 1. Al fine di minimizzare i prelievi da acquedotto rispetto a quelli dell'attuale ACC, è previsto il riciclo delle acque meteoriche per l'annaffiamento delle aree verdi, per il riempimento delle vasche antincendio e per le acque grigie, come gli scarichi dei WC. Per minimizzare l'impiego di acqua di falda, l'energia termica prodotta dalla sala apparati tutto l'anno sarà utilizzata, in inverno, per il riscaldamento degli uffici e, in estate, comporrà un sistema di recupero per alimentare un gruppo frigorifero ad assorbimento. E' in corso un confronto con Città Metropolitana di Milano per decidere ubicazione e profondità dei succitati pozzi, al fine di garantire il minimo impatto sulla falda. L'acqua prelevata sarà convogliata all'interno di tubature chiuse allo scambiatore termico e quindi non subirà alcuna modifica al suo chimismo naturale. Nella fase di scambio termico subirà un lieve aumento/diminuzione di temperatura valutabile con un gradiente termico massimo $\Delta T = 5 K$. Dal punto di vista energetico, saranno massimizzati gli apporti da fonti rinnovabili; verranno combinate diverse tecnologie quali: trigenerazione e acqua di falda per la produzione di energia elettrica e meccanica (caldo e freddo). Si evidenzia che da un punto di vista ambientale, energetico e della sostenibilità, il nuovo ACC sarà più efficiente rispetto all'attuale edificio.</p> | |
| <p>3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che</p> | <p><input type="checkbox"/> Si</p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> | <p><input type="checkbox"/> Si</p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|---|--|--|---|--|
| Domande | Si/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché? | |
| | potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana? | <i>Descrizione:</i> Non è previsto l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana. | | <i>Perché:</i> |
| 4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione? | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere, saranno generati rifiuti tipici delle attività di cantiere (sbancamenti, scotici, rifiuti da demolizione, ecc.) in un quantitativo trascurabile. Durante la fase di esercizio, i rifiuti prodotti saranno di natura prettamente civile. | | <i>Perché:</i> Tutti i rifiuti prodotti, sia in fase di cantiere che di esercizio, saranno gestiti e smaltiti in conformità alla normativa vigente. Durante la fase di esercizio, si provvederà a massimizzare la raccolta differenziata di carta e cartone, imballaggi in vetro, plastica e metalli, e della frazione organica (con valenza ambientale legata alla Circular Economy). Ove possibile, saranno implementate pratiche di "eco-design" volte alla corretta scelta dei materiali da costruzione che massimizzino le possibilità di futuro recupero in fase di successivo dismantling. Pertanto, l'incremento di produzione di rifiuti dovuto all'ACC risulta trascurabile nel contesto aeroportuale nel quale si inserisce. | |
| | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | |
|--|---|-----------------------------|--|
| Domande | Si/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché? |
| | Descrizione: | | Perché: |
| 5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera? | Le fonti di emissione in atmosfera del progetto sono il sistema di trigenerazione per la climatizzazione e il traffico indotto. | | <p>Il sistema di trigenerazione sarà di ultima generazione, alimentato a gas metano e dotato di sistema di abbattimento catalitico SCR a urea per il contenimento del NOx. Al fine di minimizzare le emissioni in atmosfera, è prevista la combinazione di diverse tecnologie per la climatizzazione: trigenerazione con alimentazione a gas metano, fotovoltaico, l'acqua di falda e le pompe di calore. Saranno adottate soluzioni progettuali innovative che consentano di tendere a un bilancio emissivo nullo (vedi Sezione 5), minimizzando la quota aggiuntiva di emissioni climalteranti.</p> <p>La tecnologia prevista apporterà una miglioria alla qualità dell'emissioni in atmosfera generate dall'attuale ACC.</p> <p>In termini di emissioni da traffico stradale, il contributo del nuovo ACC sarà trascurabile; ENAV incentiverà inoltre l'uso dei mezzi pubblici (metro e navetta interna) o di mezzi sostenibili (bici, auto elettriche, car sharing, ecc.). La prevista attivazione della linea metropolitana che collegherà l'aerostazione alla città di Milano concorrerà a mitigare ulteriormente l'impatto.</p> <p>L'impatto dell'ACC risulta pertanto trascurabile considerando le emissioni in atmosfera generati dal traffico aereo e stradale dell'aeroporto.</p> |
| | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | |
|--|---|--|--|
| Domande | Si/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché? |
| | Descrizione: | | Perché: |
| 6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche? | <p>Le possibili fonti di emissione di rumore del nuovo ACC sono costituite dalle macchine di ventilazione e estrazione e dai compressori dei gas refrigeranti delle pompe di calore.</p> <p>Le antenne installate in copertura, i locali tecnici contenenti i trasformatori e i quadri elettrici e la sala apparati, saranno fonti di radiazioni elettromagnetiche.</p> | | <p>Saranno adottate opportune misure di contenimento delle emissioni acustiche.</p> <p>Al fine di evitare l'inquinamento elettromagnetico, saranno rispettate le prescrizioni dell'art. 2.3.5.4 del Decreto CAM e/o saranno messe in atto soluzioni compensative come, per esempio, la schermatura elettromagnetica.</p> <p>Dato l'ambito aeroportuale nel quale è inserito il nuovo ACC, l'impatto delle suddette emissioni può essere considerato nullo.</p> |
| 7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | |
|--|--|---|--|
| <i>Domande</i> | <i>Si/No/? Breve descrizione</i> | <i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i> | |
| causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare? | <p><i>Descrizione:</i></p> <p>I serbatoi interrati a servizio dei gruppi elettrogeni e contenenti gasolio saranno a doppia camera e con sistema di controllo e allarme delle perdite. Le aree dedicate al deposito temporaneo dei rifiuti avranno pavimentazione impermeabile.</p> <p>L'acqua di falda prelevata ai fini geotermici (con tre pozzi di presa e quattro pozzi di resa) sarà convogliata all'interno di tubature chiuse allo scambiatore termico e quindi non subirà alcuna modifica al suo chimismo naturale. Nella fase di scambio termico subirà un lieve aumento/diminuzione di temperatura valutabile con un gradiente termico massimo $\Delta T = 5 K$.</p> <p>Non sono previsti scarichi in acque superficiali, acque costiere o in mare.</p> | <i>Perché:</i> | |
| | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | |
|--|---|-----------------------------|--|
| <i>Domande</i> | <i>Si/No/? Breve descrizione</i> | | <i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i> |
| 8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente? | <i>Descrizione:</i> In fase di cantiere è possibile che si verifichino rischi di incidenti per i lavoratori, tipici delle attività svolte. | | <i>Perché:</i> L'intervento edilizio è soggetto ai dettami del D.Lgs 81/08 Titolo 4 e pertanto il PSC indicherà le misure necessarie a prevenire i rischi a tutela della salute dei lavoratori. Il Coordinatore in fase di esecuzione e i suoi collaboratori vigileranno affinché vengano sempre rispettate in cantiere le indicazioni del PSC e dei suoi aggiornamenti in funzione delle modifiche eventualmente intervenute nelle modalità esecutive previste in fase di progettazione. |
| 9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No |

| | | | | |
|---|--|---|---|---|
| <p>protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p> | <p><i>Descrizione:</i></p> <p>L'area destinata all'ACC ricade all'interno di territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia, di cui all'art. 142, comma 1, lettera b del D.Lgs. 42/2004. Tutto il sedime aeroportuale è inoltre confinante con il Parco Agricolo Sud Milano, anch'essa area di interesse paesaggistico tutelata ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera f del Codice.</p> | | <p><i>Perché:</i></p> <p>Ai sensi dell'art. 146 del Codice, sarà predisposta una Relazione Paesaggistica per l'ottenimento della relativa autorizzazione paesaggistica. Si ricorda che anche taluni interventi previsti dal Master Plan ricadono all'interno di aree vincolate, ai sensi dell'art. 142 comma 1 del Codice, ed hanno ottenuto parere favorevole da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0024025.23-09-2019). Nel rispetto delle prescrizioni del Giudizio di Compatibilità Ambientale del Master Plan (DM 348 del 05/12/2019), per il nuovo ACC e per il parcheggio multipiano saranno implementate le più opportune misure di inserimento paesaggistico-ambientale. Le caratteristiche architettoniche saranno approfondite e dettagliate nella scelta dei materiali, dei colori e con l'inserimento di elementi vegetazionali. È previsto l'impianto di specie autoctone, andando ad accrescere ulteriormente gli interventi di infittimento della vegetazione già previsti dal Master Plan, con risvolti positivi in termini di patrimonio ambientale, biodiversità e paesaggio. L'insieme di tali interventi si inquadra in un contesto di potenziamento del patrimonio ambientale e paesaggistico, valorizzando l'area del territorio locale.</p> | |
| <p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di</p> | <p><input type="checkbox"/> Sì</p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> | <p><input type="checkbox"/> Sì</p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | |
|--|---|-----------------------------|--|
| Domande | Si/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché? |
| fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | Descrizione: Non sono presenti altre aree sensibili dal punto di vista ecologico. | | Perché: |
| 11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto? | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si |
| | Descrizione: L'area di intervento dista all'incirca 300 m dall'Idroscalo ed è prospiciente il cavo Lirone, canale di acque bianche che sfocia nel fiume Lambro. Ad esclusivo uso della climatizzazione, si prevede la realizzazione di un sistema di emungimento di acqua di prima falda ai fini geotermici (con tre pozzi di presa e quattro pozzi di resa), con un prelievo massimo complessivo di 50 l/s, già ricompreso nei quantitativi autorizzati al Master Plan. | | Perché: L'intervento non impatterà sulle acque né dell'Idroscalo né del cavo Lirone; non sono previsti scarichi in corpo idrico superficiale. Si precisa inoltre che la progettazione ha rispettato la fascia di rispetto di 5 m prevista per il cavo Lirone dal Documento di Polizia Idraulica dal Comune di Peschiera Borromeo. L'acqua prelevata dalla falda sarà convogliata all'interno di tubature chiuse allo scambiatore termico e quindi non subirà alcuna modifica al suo chimismo naturale. Nella fase di scambio termico subirà un lieve aumento/diminuzione di temperatura valutabile con un gradiente termico massimo $\Delta T = 5 K$. Non sono pertanto previsti impatti sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee. |
| 12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|--|---|--|---|--|
| Domande | Si/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché? | |
| | Descrizione: | | Perché: | |
| livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <p>L'aeroporto di Milano Linate è inserito nella maglia viabilistica principale, prevalentemente radiocentrica su Milano; in particolare esso si trova a ridosso di viale Forlanini - Strada Provinciale 14, di recente riquilificazione nel tratto che va dal comune di Segrate al collegamento con la nuova autostrada A58.</p> | | <p>Si prevede una circolazione di autovetture e mezzi privati limitati nell'area di progetto dell'ACC. Un aumento del carico di traffico legato all'operatività dell'ACC potrebbe verificarsi nelle ore di cambio turno (h 14-15), che non coincidono con i classici orari di ufficio. ENAV incentiverà inoltre l'uso dei mezzi pubblici (metro e navetta interna) o di mezzi sostenibili (bici, auto elettriche, car sharing, ecc.). La prevista attivazione della linea metropolitana che collegherà l'aerostazione alla città di Milano concorrerà a mitigare ulteriormente l'impatto. Il contributo del traffico legato al nuovo ACC è pertanto nullo rispetto al traffico veicolare indotto legato alla fruizione aeroportuale, oltre che del traffico interno all'aeroporto stesso.</p> | |
| 13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p>Descrizione: Il progetto ricade interamente all'interno dell'aeroporto di Milano Linate, in un'area interdotta al pubblico.</p> | | <p>Perché:</p> | |
| 14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p>Descrizione: Il progetto ricade interamente all'interno dell'aeroporto di Milano Linate.</p> | | <p>Perché: Il progetto ricade interamente all'interno dell'aeroporto di Milano Linate. Per quanto concerne l'occupazione di suolo, si rimanda al punto 1.</p> | |
| 15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|--|--|---|--|--|
| Domande | Si/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché? | |
| | del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto? | Descrizione: Il progetto ricade interamente all'interno dell'aeroporto di Milano Linate. | | Perché: |
| 16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | Descrizione: L'aeroporto di Milano Linate si inserisce in un ambito fortemente antropizzato, vista la presenza della conurbazione urbana e periurbana di Milano e dei comuni attigui, delle infrastrutture aeroportuali, viarie e ferroviarie. Tuttavia il progetto ricade interamente all'interno del sedime aeroportuale. | | Perché: Come emerso dalla trattazione alla Sezione 5, nei confronti dei centri abitati e delle infrastrutture, l'intervento non genera disturbi aggiuntivi rispetto a quelli in essere dovuti alla presenza dell'aeroporto. | |
| 17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No |
| | Descrizione: Il progetto ricade interamente all'interno dell'aeroporto di Milano Linate. Nelle aree limitrofe non sono presenti ricettori sensibili quali scuole, abitazioni civili, ospedali, luoghi di culto, ma è presente l'Idroscalo quale luogo ricreativo. | | Perché: Come emerso dalla trattazione alla Sezione 5, l'intervento non genera sull'Idroscalo disturbi aggiuntivi rispetto a quelli in essere dovuti alla presenza dell'aeroporto. | |
| 18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|--|---|--|--|--|
| <i>Domande</i> | <i>Si/No/? Breve descrizione</i> | | <i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i> | |
| superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <i>Descrizione:</i> Il progetto ricade interamente all'interno dell'aeroporto di Milano Linate, ubicato ai margini del Parco Agricolo Sud Milano (rimanendone completamente esterno), i cui ambiti circostanti l'aeroporto sono classificati come Territori agricoli e verde di cintura urbana – ambito dei Piani di cintura urbana. | | <i>Perché:</i> Come emerso dalla trattazione alla Sezione 5, l'intervento non genera sul Parco Agricolo Sud Milano disturbi aggiuntivi rispetto a quelli in essere dovuti alla presenza dell'aeroporto. | |
| 19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Internamente al sedime aeroportuale a circa 100 m dall'area individuata per il nuovo ACC, è presente il sito Area Petrolieri di Milano Linate, attualmente oggetto di bonifica a seguito di un fenomeno di contaminazione per sversamento di idrocarburi. | | <i>Perché:</i> La realizzazione del nuovo ACC non interferisce con le operazioni di bonifica in corso. | |
| 20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto? | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Il progetto è ubicato in una zona soggetta a nebbie. | | <i>Perché:</i> Non si ravvedono problematiche ambientali connesse al progetto. | |
| 21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|---|--|--|---|--|
| <i>Domande</i> | <i>Si/No/? Breve descrizione</i> | | <i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i> | |
| Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati? | <i>Descrizione:</i> L'intervento ricade interamente all'interno dell'aeroporto di Milano Linate, oggetto di un progetto di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture (Masterplan di Milano Linate 2030) che è stato sottoposto a procedura di VIA ed ha ottenuto Giudizio di Compatibilità Ambientale con DM 348 del 05/12/2019. | | <i>Perché:</i> Come emerso dalla trattazione alla Sezione 5, la realizzazione del nuovo ACC comporterà effetti cumulati trascurabili o nulli su quanto previsto dal Master Plan. | |
| 22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Non si rilevano interferenze in grado di determinare effetti di natura transfrontaliera. | | <i>Perché:</i> | |

| 10. Allegati | | | |
|---|--|-----------------|-------------------|
| <p>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.</p> <p>Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)</p> | | | |
| N. | Denominazione | Scala | Nome file |
| 1 | Tavola dei vincoli e delle tutele | 1:10.000 | Allegato 1 |
| 2 | Planimetria di inquadramento nuovo edificio ACC | 1:5.000 | Allegato 2 |
| 3 | Planimetria di progetto | 1:500 | Allegato 3 |

35

Il/La dichiarante


Technology
Facilities and Infrastructures
Responsible

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.

**Documento firmato digitalmente e conservato in conformita'
e nel rispetto della normativa vigente in materia.**

**Il presente documento e' una copia elettronica del documento originale
depositato presso gli archivi del Gruppo Enav S.p.A.**

75-27-27-82-C0-75-0E-E9-3B-CB-C3-8F-9C-B8-A0-17-F2-36-B8-66

CADES 1 di 1 del 01/04/2021 21:07:12

Soggetto: STEFANO AMICI TINIT-MCASFN61M16H501F

Validità certificato dal 23/11/2020 12:39:18 al 23/11/2023 02:00:00

Rilasciato da InfoCert Firma Qualificata 2, INFOCERT SPA, IT con S.N. 0140 D163