



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITÀ DELLO SVILUPPO

Al Direttore Generale per la Crescita
Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo
Dott. Oliviero Montanaro
CRESS-UDG@minambiente.it

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

OGGETTO: [ID: 7502] Nuovo Centro di Controllo Area (ACC) dell'Aeroporto di Milano Linate. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.

Con nota prot. n. 115793 del 12/10/2021, acquisita al prot. n. 110244/MATTM del 13/10/2021, ENAC ha trasmesso istanza per l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6-bis, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto opera ricadente in Allegato II, punto 10, "Opere relative a aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza" del D.Lgs. 152/2006 stesso.

Con Decreto VIA n. 348 del 5/12/2019, è stata determinata la compatibilità ambientale del "Masterplan 2030" dell'aeroporto di Milano – Linate.

Successivamente all'approvazione del Master Plan, ENAV ha avviato la progettazione di un nuovo Centro di Controllo Area (ACC), che costituisce oggetto della presente istruttoria.

Il proponente dichiara che la finalità dell'opera è l'adeguamento del Centro di Controllo Area all'evoluzione dei sistemi di controllo della navigazione aerea, in quanto quello esistente risulta ormai obsoleto e non più al passo con la tecnologia attuale.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare in oggetto, è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104" e relativi allegati.

Analisi e valutazioni

Come detto, il progetto consiste nella realizzazione del nuovo Centro di Controllo Area, in area adiacente a quella individuata nel Master Plan per la nuova Torre di controllo.

ID Utente: 6893

ID Documento: CreSS_05-Set_05-6893_2021-0274

Data stesura: 21/10/2021

✓ Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS_05-Set_05

Data: 16/11/2021

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂



Rendering del nuovo edificio ACC

Il proponente dichiara che saranno adottate soluzioni progettuali innovative che garantiranno una maggiore efficienza da un punto di vista ambientale, energetico e della sostenibilità, rispetto al Centro di Controllo Area esistente. 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 l'area di progetto non è utilizzata, e 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”.

Il progetto si sviluppa su un lotto di circa 22.700 m², di cui all'incirca 14.900 m² saranno edificati. L'edificio avrà un'altezza di circa 32 m.

Oltre all'edificio ACC, è prevista la realizzazione di una guardiana, un asilo, una centrale di trigenerazione, oltre a opere per la viabilità interna.

Inoltre, in area già destinata nel Master Plan alle funzioni ENAV, è prevista la realizzazione di un parcheggio a due livelli fuori terra riservato al personale ENAV; l'edificio sarà opportunamente studiato in coerenza con gli edifici adiacenti, privilegiando tecniche mitigative e di inserimento paesaggistico.

I tempi di realizzazione del progetto sono stati stimati in 36 mesi.



Layout di progetto

Interferenze con il contesto ambientale e territoriale

Il 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".

Il proponente ha fornito un quadro dei fattori di potenziale impatto sulle varie componenti ambientali generato dalla realizzazione dell'opera e dall'esercizio, e le relative misure di mitigazione.

Componente atmosfera: durante la fase di cantiere, a causa allo svolgimento delle normali attività, è ritenuta possibile l'emissione di inquinanti e il sollevamento di polveri in atmosfera. Saranno pertanto adottate opportune misure di mitigazione, quali lo spegnimento dei mezzi non utilizzati, il 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, l'umidificazione delle strade sterrate, del fronte scavo e dei cumuli di materiali asportati, l'utilizzo di mezzi telonati per il trasporto di materiale.

Per la fase di esercizio, l'aumento di emissioni legate alla realizzazione dell'opera è ascrivibile principalmente al sistema di trigenerazione per la climatizzazione, alimentato a gas metano e dotato di sistema di abbattimento catalitico SCR a urea per il contenimento del NO_x. In ogni caso, l'adozione di soluzioni progettuali innovative (isolamento termico, schermature solari, ventilazione naturale, controllo della climatizzazione, uso di materiali di origine naturale, rinnovabili, riciclati o riciclabili, anche con produzione locale, con ciclo di vita di almeno 20 anni), garantirà un miglioramento rispetto allo stato attuale. Anche per quanto riguarda le emissioni da traffico stradale, ENAV incentiverà l'uso dei mezzi pubblici (metro e navetta interna) o di mezzi sostenibili (bici, auto elettriche, car sharing, ecc.). Inoltre, la prevista attivazione della linea metropolitana che collegherà l'aerostazione alla città di Milano, concorrerà a mitigare ulteriormente l'impatto.

Per quanto riguarda il traffico veicolare legato all'uso del nuovo parcheggio riservato al personale ENAV, è previsto un picco in orari non coincidenti con i classici orari di ufficio del personale che lavora nell'aeroporto, e pertanto l'incremento delle emissioni inquinanti non risulterà significativo.

In generale, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio, il proponente sottolinea che la quantità di emissioni e di polveri sarà comunque trascurabile rispetto a quanto generato dalle lavorazioni previste dal Master Plan e dall'esercizio dell'aeroporto.

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

In fase di esercizio, come detto la nuova struttura che ospiterà l'ACC sarà progettata 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. Le soluzioni adottate, dunque, apporteranno una netta miglioria delle prestazioni energetiche rispetto all'attuale ACC.

Componente consumo di risorsa idrica: durante la fase di cantiere, l'approvvigionamento idrico per gli utilizzi ordinari e per bagnare le strade (al fine di contenere il sollevamento di polveri), sarà garantito da autobotte; anche in questo caso, i fabbisogni previsti non sono particolarmente onerosi. Durante la fase di esercizio, per gli usi civili del nuovo ACC, sarà utilizzata acqua potabile prelevata dall'acquedotto, mentre per il riempimento delle vasche antincendio, per le acque grigie, e per l'annaffiamento delle aree verdi, è previsto il riciclo delle acque meteoriche.

L'aeroporto effettua prelievi idrici soltanto da falda, mediante 9 pozzi (prelievo medio di ciascuno tra 20 e 60 l/s).

Il proponente ha valutato che gli ulteriori prelievi dovuti alla nuova ACC non avranno incidenza significativa sul consumo dell'aeroporto.

Componente qualità della falda: al fine di evitare sversamenti accidentali di prodotti chimici, che potrebbero contaminare la falda acquifera, saranno messe in atto opportune misure di minimizzazione del rischio di incidenti. Gli eventuali impatti durante la fase di cantiere sono di carattere accidentale e di limitata entità, e possono pertanto essere considerati trascurabili.

Componente scarichi idrici: durante la fase di cantiere dell'ACC, le acque reflue nere civili saranno collettate alla rete fognaria esistente, così come le acque meteoriche ricadenti sulle aree impermeabili.

Durante la fase di esercizio, è prevista la separazione tra acque nere e grigie. Le prime saranno convogliate nel sistema fognario comunale, mentre le seconde saranno riutilizzate per scarichi dei WC, lavaggio superfici interne ed esterne, innaffiamento. Ciò consentirà di ridurre il quantitativo degli scarichi generati rispetto all'attuale ACC.

L'impianto fognario sarà dotato di sistemi di trattamento per minimizzare l'impatto ambientale.

Componente invarianza idraulica: il progetto dell'ACC seguirà i criteri e i metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica, secondo quanto riportato nel Regolamento Regionale n. 7 del 23/11/2017, pertanto non si prevedono ulteriori modifiche dell'apporto all'acquifero.

Componente suolo e sottosuolo: per realizzazione del nuovo ACC, il proponente stima di scavare un quantitativo di terreno pari a 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. Il restante 40% andrà a smaltimento.

Saranno svolte le analisi di caratterizzazione sulle terre e rocce da scavo al fine del loro riutilizzo, ai sensi del D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120.

Come detto, il progetto si sviluppa su un lotto di circa 22.700 m², di cui all'incirca 14.900 m² saranno edificati. Tale incremento risulta pertanto trascurabile rispetto alle previsioni del Master Plan, pari a oltre 500.000 m² di suolo occupato.

Componente rumore: l'area destinata all'ACC non è ubicata in prossimità di recettori sensibili.

Durante la fase di cantiere potranno essere generate emissioni acustiche legate alle macchine e ai veicoli coinvolti; le emissioni acustiche generate rispetteranno i limiti imposti dalla normativa vigente.

In generale, 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. In ogni caso, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio, saranno implementate strategie atte a minimizzare l'impatto delle emissioni acustiche.

Componente traffico/mobilità: durante la fase di cantiere, le attività saranno organizzate in modo da evitare lo spostamento dei mezzi in orari di punta, i quali utilizzeranno la viabilità esistente, lato urbano "land-side" senza alcuna interferenza con la viabilità aeroportuale.

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.

Il contributo al traffico veicolare è dunque considerato irrilevante rispetto all'aumento previsto dal Master Plan.

Componente rifiuti: durante la fase di cantiere, saranno generati rifiuti tipici di tali attività (sbancamenti, scotici, rifiuti da demolizione, ecc.) in un quantitativo trascurabile rispetto alla stessa tipologia di rifiuti generati dal cantiere del Master Plan.

Durante la fase di esercizio, i rifiuti prodotti saranno di natura prettamente civile.

Tutti i rifiuti saranno gestiti e smaltiti in conformità alla normativa vigente, massimizzando la raccolta differenziata.

Componente habitat, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi: l'ambito del sedime aeroportuale non interferisce direttamente con i siti della Rete Natura 2000, ma si trova a circa 5,7 Km dal SIC IT2050009 – Sorgenti della Muzzetta.

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.

Per la fase di esercizio del nuovo ACC, nel rispetto delle prescrizioni del decreto VIA del Master Plan, è previsto l'incremento della vegetazione locale con l'impianto di specie autoctone, con risvolti positivi in termini di patrimonio ambientale, biodiversità e paesaggio.

Componente paesaggio: all'interno del sedime aeroportuale sono presenti aree tutelate ai sensi dell'art. 142 comma 1 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Ai sensi dell'art. 146 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, la realizzazione dell'ACC è subordinata all'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica. A tal fine, la Relazione paesaggistica terrà conto anche della vicinanza dell'area oggetto di intervento con il Parco Agricolo Sud Milano, anch'esso di interesse paesaggistico tutelato.

Componente radiazioni ionizzanti, non ionizzanti ed elettromagnetiche: saranno limitate alla fase di esercizio, e le fonti rimarranno invariate rispetto alla configurazione attuale.

Altri aspetti

In base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM n. 3274/2003, l'area di progetto rientra in "Zona Sismica 3".

L'intero sedime aeroportuale è ubicato nella Fascia fluviale C del Piano per l'Assetto Idrogeologico, ma, ai sensi del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, non si colloca all'interno di nessuna fascia di pericolosità.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che l'intervento, come anche dichiarato dal proponente:

- è localizzato all'interno di un aeroporto il cui Master Plan è stato sottoposto a procedura di VIA conclusa positivamente, e nel complesso, rispetto alle previsioni di tale Master Plan, l'incidenza di tale intervento è di carattere marginale;
- prevede soluzioni progettuali innovative che garantiranno una maggiore efficienza da un punto di vista ambientale, energetico e della sostenibilità, rispetto al Centro di Controllo Area esistente;
- sarà realizzato in area attualmente non utilizzata, che secondo la destinazione di uso del suolo, è una superficie artificiale a verde aeroportuale;
- non ha conseguenze in termini di incremento di traffico aereo;
- non ha conseguenze rilevanti in termini di incremento di traffico veicolare all'interno dell'aeroporto;
- genera un impatto sulle componenti ambientali trascurabile rispetto alle opere previste dal Master Plan,

considerato e valutato che, sulla base degli elementi informativi trasmessi, sia ragionevole escludere il verificarsi di potenziali impatti ambientali significativi e negativi ulteriori rispetto a quanto valutato in sede di VIA conclusa con decreto n. 348 del 5/12/2019, si ritiene che il progetto “*Nuovo Centro di Controllo Area dell'Aeroporto di Milano Linate*”, non ricada, ai fini dell'applicazione della disciplina della VIA, nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii “modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)”.

Resta l'obbligo, anche per il progetto in argomento, di ottemperare a tutte le condizioni ambientali poste con decreto VIA n. 348 del 5/12/2019 relativo al “Masterplan 2030” dell'aeroporto di Milano – Linate, qualora pertinenti.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

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