



Aeroporto di Milano Linate

Masterplan 2030

Aviazione Generale – Nuovo Hangar X

Relazione di accompagnamento per la
verifica di ottemperanza della condizione
ambientale n. 3 del Decreto VIA n.348 del
05/12/2019



INDICE

1	Condizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale (ART. 2). Parere n. 2851 del 26/10/2018.....	3
1.1	Condizione n. 3	3

1 CONDIZIONI DELLA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE (ART. 2). PARERE N. 2851 DEL 26/10/2018

1.1 Condizione n. 3

Dovrà essere acquisito preventivamente il parere di competenza con riferimento al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni approvato il 3 marzo 2016 con deliberazione n.2/2016

Il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Fiume Po, con deliberazione n. 2 del 3 marzo 2016, ha approvato il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA).

Il Piano di Gestione Rischio Alluvioni è lo strumento operativo previsto dal d.lgs. 49/2010, in attuazione alla Direttiva Europea 2007/60/CE, per individuare e programmare le azioni necessarie a ridurre le conseguenze negative delle alluvioni per la salute umana, per il territorio, per i beni, per l'ambiente, per il patrimonio culturale e per le attività economiche e sociali.

Il PGRA-Po contiene in sintesi:

- la mappatura delle aree potenzialmente interessate da alluvioni, classificate in base alla pericolosità (aree allagabili) e al rischio, con particolare riferimento alle situazioni a maggiore criticità;
- il quadro attuale dell'organizzazione del sistema di protezione civile in materia di rischio alluvioni;
- le misure da attuare per ridurre il rischio nelle fasi di prevenzione e protezione e nelle fasi di preparazione, ritorno alla normalità ed analisi.

Tra le misure di prevenzione previste nel PGRA vi è quella di associare, alle aree che risultano allagabili, un'idonea normativa d'uso del territorio, coerente con quella già presente nel PAI per i fenomeni alluvionali ivi considerati.

L'Hangar X previsto nel "Masterplan 2015-2030 dell'Aeroporto di Milano Linate" risulta posizionato in area R4 del PGRA e in area con classe di fattibilità 4 del PGT vigente che allo stato attuale non si è ancora dotato di variante generale per il recepimento della normativa in materia di Piano di Gestione Rischio Alluvioni.

In relazione ai vincoli sia di PGT che di PAI e PGRA l'intervento rientra tra le "nuove infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico, parimenti essenziali e non delocalizzabili" per le quali è possibile l'edificazione sia in base al PGT del Comune di Peschiera Borromeo vigente sia in base all'Art. 38 delle NTA del PAI.

Questo tipo di interventi sono possibili purché non precludano la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio e risultino comunque coerenti con la pianificazione degli interventi di emergenza di protezione civile. Le opere pubbliche possono inoltre essere realizzate a condizione che l'intervento non modifichi in senso peggiorativo gli equilibri idrogeologici esistenti.

La Regione Lombardia, con D.G.R. XI/6738 del 19.06.2017, ha approvato le "Disposizioni regionali concernenti l'attuazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (PGRA) nel settore urbanistico e di pianificazione dell'emergenza, ai sensi dell'art. 58 delle Norme di Attuazione del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del bacino del fiume Po così

come integrate dalla Variante adottata in data 07.12.2016 con deliberazione n. 5 dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Po".

Le disposizioni contenute nell'allegato A della suddetta DGR costituiscono integrazione ai Criteri e indirizzi per la definizione della componente geologica idrogeologica e sismica approvati con DGR IX/2616 del 30.11.2011.

Il documento SLX 0.01 allegato rappresenta, come richiesto dal PGRA, lo studio di compatibilità idraulica svolto utilizzando come dati tecnici di input tutte le informazioni del PGRA e in particolare lo studio dettagliato delle esondazioni del Lambro del comune di Milano che copre l'area di intervento dell'hangar X. Questo studio, come previsto dal PGRA, è stato redatto ai sensi dei criteri contenuti nell'allegato 4 alla d.g.r. IX/2616/2011.

Dall'analisi condotta del progetto e delle quote di imposta del piano terra (l'edificio non prevede piani interrati) è emerso che il piano terra dell'edificio risulta posizionato a quota 106.25 m s.l.m. sopraelevando l'attuale piano campagna localmente di circa 80 cm e riducendo quindi i tiranti di allagamento dell'hangar stesso a meno di 20 cm. Inoltre, gli impianti tecnologici sono stati per la maggior parte localizzati al piano superiore dell'hangar ampiamente al di fuori della quota di piena.

Non essendo stato possibile sopraelevare ulteriormente l'hangar, per esigenze progettuali connesse alla mobilità degli aeromobili e per omogeneità con gli hangar limitrofi e le aree sosta aeromobili esistenti, a completamento delle opere per garantire la non potenziale allagabilità dell'edificio sono previsti dei locali interventi non strutturali che consentano di mantenere l'esondazione del Lambro al di fuori dell'hangar.

È stato quindi previsto il posizionamento di paratie mobili di altezza 50 cm a tutti gli ingressi dell'area uffici, depositi e alla centrale MT\BT sia dalla viabilità esterna sia dall'interno dell'Hangar. L'ingresso di quest'ultimo viene invece protetto mediante sacchettata di altezza superiore a 20 cm non essendo qui possibile l'installazione di paratie mobili vista la larghezza dell'ingresso di circa 60 metri.

Tali interventi strutturali e non strutturali consentono di compatibilizzare l'opera rispetto alle piene del fiume evitandone l'allagamento.

L'intervento, sulla base delle evidenze riportate nei capitoli precedenti, non preclude inoltre la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio, dovute alla tracimazione del Lambro e che sono indipendenti completamente dall'opera in oggetto, e risultano coerenti, e anzi migliorative, con la pianificazione degli interventi di emergenza di protezione civile, grazie anche alla predisposizione da parte di SEA di uno specifico piano di emergenza aeroportuale relativo alle piene del Lambro che verrà successivamente condiviso in un tavolo allargato e che costituisce un elemento chiave per la gestione delle emergenze anche per il comune di Peschiera Borromeo che è localizzato a valle dell'aeroporto.

L'intervento non ha apprezzabile impatto sulla dinamica degli allagamenti del Lambro sia per dimensione dell'intervento che per posizione in ombra a altri hangar esistenti e alla medesima quota di imposta.

In conclusione, dal punto di vista vincolistico e tecnico l'edificio in oggetto come previsto da progetto esecutivo, integrato con gli accorgimenti non strutturali proposti nello studio allegato, risulta compatibile dal punto di vista idraulico, relativamente alle piene del fiume Lambro, sia rispetto alla normativa comunale vigente che al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni.

Poiché in base alle indicazioni fornite da Regione Lombardia lo Studio di compatibilità idraulica non prevede un'approvazione si trasmette l'autocertificazione del professionista svolta con la compilazione dell'asseverazione secondo lo schema contenuto nella parte A dell'Allegato 1 alla d.g.r. 6314/2022 (ex Allegato 6 alla d.g.r. 6738/2017) nella quale il professionista dichiara di aver redatto lo studio conformemente agli indirizzi e criteri di cui all'allegato 4 alla d.g.r. 2616/2011".

Sulla base della documentazione citata e allegata alla richiesta di verifica di ottemperanza il Comune di Peschiera Borromeo in data 24 aprile 2023 (prot 15376) ha preso atto della documentazione ricevuta confermandone l'adeguatezza e la coerenza con il PGT del comune e agli studi di settore correlati.

VALUTAZIONE DEL PROPONENTE SULLA CONDIZIONE AMBIENTALE:

- OTTEMPERATA IN RIFERIMENTO ALL'INTERVENTO "AVIAZIONE GENERALE. NUOVO HANGAR X"