

	Masterplan aeroportuale									
	N. di progetto:					Dimensione: A4		Data: Luglio 2024		
	Codice:					4				
						3				
						2				
	N. Elaborato				rev.	1				
						0	0			
						REV.	Data	Oggetto		

Aeroporto Milano Linate

Masterplan Aeroportuale - aggiornamento

D.P.R. 18 aprile 1994, n.383 e s.m.i.. Aeroporto di Linate. “Opere in variante al Masterplan di Linate 2030”. Determinazione ai sensi dell’articolo 14 – bis comma 3, Legge 7 agosto 1990, n. 241 in ordine all’oggetto della Conferenza dei servizi indetta con nota prot. n. 8293 del 28 maggio 2024.

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383 e s.m.i.. Aeroporto di Linate. “Opere in variante al Masterplan di Linate 2030”. Determinazione ai sensi dell’articolo 14 – bis comma 3, Legge 7 agosto 1990, n. 241 in ordine all’oggetto della Conferenza dei servizi indetta con nota prot. n. 8293 del 28 maggio 2024.

Ai sensi e per gli effetti dell’articolo 14 – bis comma 3 della Legge 7 agosto 1990, n. 241 si rende la determinazione con riguardo a quanto in oggetto, esprimendo nello specifico alcuni rilievi alle note pervenute dal Comune di Milano, dal Comune di Segrate, dalle società Unareti s.p.a, Cap Holding Spa e M4 S.p.a/ATM s.p.a.

A. Nota del Comune di Milano prot. n. 241013 del 29 aprile 2024

1. Premessa

Come noto, la procedura in esame riguarda l’accertamento della conformità urbanistica delle opere in variante al Masterplan di Linate 2030, in quanto per le altre opere, non oggetto dell’aggiornamento: “Aeroporto di Milano Linate Master Plan al 2030”, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato la determinazione di conclusione positiva della Conferenza di servizi e di accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell’art.3 del D.P.R.n. 383/1994, con Decreto n. 12318 del 9 luglio 2021.

Le opere in variante al Masterplan Linate 2030, oggetto della procedura sopra richiamata, sono prevalentemente concentrate in una porzione del sedime dell’Aeroporto di Linate individuato e definito “ambito waterfront”, per il quale si prevede una importante e sostanziale riduzione delle volumetrie e delle superfici di edificazione, pur mantenendo invariate le destinazioni d’uso definite e individuate dal Masterplan approvato. Queste opere in variante, quindi, hanno un impatto riduttivo in termini edificatori e sicuramente migliorativo rispetto alla precedente previsione.

Si coglie l’occasione per rappresentare che il c.d. ambito waterfront non è situato all’interno del Comune di Milano. Di conseguenza non si è nella posizione di poter accogliere integralmente i pareri resi dalle Direzioni Comunali Mobilità e Verde e Ambiente.

2. Riscontro al Parere Area Bonifiche prot. n. 241013 del 29 aprile 2024

Con riferimento all’allegato 1 della nota del Comune di Milano prot. n. 241013 del 29 aprile 2024 che per comodità di riferimento si riporta qui di seguito:

“In merito all’area in oggetto e alla richiesta di parere sulla allegata documentazione di progetto “Opere in variante al Masterplan di Linate 2030” ricevuto dalla scrivente Area con mail del 03/04/2024, per quanto riguarda le aree di competenza del territorio del Comune di Milano, si esprime quanto segue: Per gli interventi in progetto non paiono sussistere i presupposti di cui all’art. 10 del Regolamento Edilizio riguardanti la necessità di verifiche preliminari sullo stato di qualità dei suoli. Si rileva altresì che sui sedimi interessati e non ci sono procedimenti di bonifica in itinere. Su parte del mappale 31, in Via dell’Aviazione 65, nel 2023 si è conclusa una Indagine Ambientale post-dismissione di un Punto Vendita Carburanti che ha verificato la compatibilità dei terreni all’uso commerciale-industriale (CSC di col. B). Si segnala che i 5 serbatoi dismessi a servizio del punto di vendita sono stati inertizzati e messi in sicurezza causa impossibilità alla rimozione dimostrata mediante relazione asseverata da tecnico abilitato. Per l’ubicazione dei suddetti serbatoi si allega planimetria di cui all’aggiornamento certificati urbanistici del Giugno 2023. Sono in ogni caso fatte salve le responsabilità e gli obblighi, di cui agli art. 242 e 245 del DLgs 152/06, connesse a diverse evidenze di passività ambientali che si dovessero manifestare nel corso degli interventi in progetto;”

Per quanto espresso nell’allegato del Parere dell’Area Bonifiche si precisa che in relazione ai livelli di qualità dei terreni per tutto il sedime aeroportuale, in quanto infrastruttura di trasporto, vale la destinazione commerciale-industriale.

La particella indicata è occupata dal piazzale di aviazione generale e nel Masterplan, vigente e aggiornato, non è prevista alcuna modifica dell’uso attuale.

3. Riscontro al Parere della Direzione Specialistica Attuazione Diretta PGT e SUE prot. n. 241013 del 29 aprile 2024

Con riferimento all'allegato 2 della nota del Comune di Milano prot. n. 241013 del 29 aprile 2024 che per comodità di riferimento si riporta qui di seguito:

Nel rispetto di quanto previsto dal d.lgs. 42/2004, prima dell'ottenimento delle autorizzazioni agli enti competenti per l'ambito di riferimento, verrà operata analisi di sensibilità circa la necessità di richiesta di parere. Vista la documentazione, rispetto al masterplan prodotto non si hanno osservazioni di dettaglio sotto il profilo edilizio. Fatta salva la necessità di parere della Soprintendenza sugli immobili vincolati ai sensi del d.lgs. 42/2004, si raccomanda di operare per ciascun edificio puntuale esame di sensibilità ai fini della verifica della necessità di richiesta di parere alla Commissione del Paesaggio, ai sensi dell'art. 54 del Regolamento Edilizio. Si raccomanda infine nella definizione dei progetti definitivi dei singoli immobili la verifica del Regolamento Edilizio, con particolare riferimento al Titolo II.

Si precisa che nelle fasi progettuali che seguiranno, verranno espletate tutte le fasi valutative e analitiche connesse a quanto previsto dal d.lgs. 42/2004 in coerenza con i vincoli e le normative applicate ai contesti oggetto di intervento e in coerenza con quanto previsto dai processi autorizzativi e approvativi espressi dagli enti competenti per il sedime aeroportuale. Nella fattispecie l'autorizzazione Paesaggistica sarà rilasciata da Regione Lombardia in attuazione dell'intesa Stato-Regione.

Ciò detto, si rammenta che trattandosi di aree collocate all'interno del sedime aeroportuale vige il rispetto delle prescrizioni emanate dagli enti competenti e non vi è alcun obbligo di conformarsi alle prescrizioni del Regolamento Edilizio.

Inoltre, si rende utile evidenziare che l'aggiornamento del Masterplan di Linate 2030 è stato sviluppato anche in relazione alle interlocuzioni tra SEA e la Soprintendenza per la valutazione di interesse culturale. Oltre all'Hangar c.d. Breda, già trattato in modo approfondito nel Masterplan approvato, anche alcuni edifici adibiti ad uffici SEA, situati tra il terminal e l'Idroscalo, sono stati vincolati culturalmente (Decreto del 22.12.23, protocollo SR-LOM 8938-P per le palazzine 6/7/8 e la facciata est del terminal). Il progetto originario del Masterplan prevedeva l'abbattimento di queste palazzine per costruire un nuovo hotel, ma il progetto Linate Airport District ha rivisto la distribuzione degli edifici per rispettare tali vincoli.

4. Riscontro al Parere della Direzione Mobilità prot. n. 222859 del 18 aprile 2024

Con riferimento all'allegato 3 della nota del Comune di Milano prot. n. 241013 del 29 aprile 2024 che per comodità di riferimento si riporta qui di seguito:

"L'operatore dichiara che "Il presente documento costituisce un aggiornamento alla relazione generale del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 (Masterplan), approvato in linea tecnica da ENAC con nota prot. n. 8214 del 26/01/2017 e che ha concluso positivamente l'iter approvativo nel luglio 2021 con l'ottenimento della conformità urbanistica.", dichiara inoltre che "Il piano di sviluppo di Milano Linate delinea uno scenario di medio-lungo termine in cui i livelli di traffico si mantengono pressoché costanti e pari a ca. 10 milioni di passeggeri...". Tra la documentazione non è presente un aggiornamento né un nuovo studio di traffico. Inoltre, non sono presenti informazioni sul tema della sosta che permettano un'esaustiva valutazione. Si fa presente che nel 2020 e poi nel 2021 è stato valutato uno studio di traffico per il quale si erano segnalate delle carenze. Si reputa, pertanto opportuno l'aggiornamento dello studio tenendo conto delle osservazioni precedentemente segnalate e considerando altresì i flussi veicolari relazionati con il previsto parcheggio di interscambio di M4, oltre ad integrare con un'analisi approfondita sul tema sosta. Le politiche di mobilità sostenibile avviate dal Comune di Milano disincentivano l'utilizzo del mezzo privato, considerato che nella proposta esaminata si prevede la realizzazione di nuovi parcheggi e che l'aeroporto di Linate è anche capolinea della linea Metropolitana M4, si chiede di valutare la possibilità di un convenzionamento con il Comune di Milano di tutti o parte dei parcheggi indicati.

Lo studio di traffico allegato alla presente documentazione costituisce un aggiornamento del precedente elaborato, redatto nel 2021 ai fini dell'ottemperanza alle osservazioni pervenute da parte degli Enti nell'ambito dell'indizione della Conferenza di Servizi per l'accertamento della conformità urbanistica del Master Plan di Linate 2030.

Il presente studio recepisce, pertanto, le osservazioni precedentemente evidenziate, con particolare riferimento ai dati di traffico veicolare utilizzati nel modello di simulazione (ai fini dell'aggiornamento delle valutazioni trasportistiche, nel mese di giugno 2024 - prima della chiusura degli istituti scolastici - è stata effettuata una nuova campagna di rilievi), ai piani semaforici adottati nella simulazione, al nuovo assetto del sistema di Trasporto Pubblico Locale, all'analisi della sosta, alla mobilità ciclabile.

Il documento aggiornato risponde, inoltre, alle richieste di ulteriori approfondimenti presentate dai vari Enti nell'ambito dell'indizione della Conferenza dei Servizi per le Opere in variante al Master Plan 2023 di Linate. Per ogni approfondimento si rimanda pertanto all'aggiornamento dello studio di traffico che può essere acquisito con il seguente link:

<https://app.sharebase.co.uk/#/folder/203163/share/29-eHiZpl5irHw3qseCMX4S-vkO7I4>

Gli spunti progettuali e i suggerimenti espressi dal Comune di Milano sulle tematiche di accessibilità mobilità, sono coerenti con l'obiettivo complessivo degli interventi che riqualificheranno l'ambito del sedime aeroportuale posto lungo l'Idroscalo, con grande attenzione ad un'accessibilità e mobilità sostenibile. Il progetto Linate Airport District ruota fortemente intorno all'accessibilità della Metropolitana M4 che rappresenterà uno dei fulcri del progetto. Allo stesso tempo, certamente nelle fasi di progettazione successive verranno valutati i suggerimenti, sempre tenendo come riferimento i vincoli operativi e funzionali dell'aeroporto sia per la mobilità dei passeggeri che degli operatori. **In relazione al livello progettuale attuale da Masterplan, rispetto a quanto espresso dalla Direzione Mobilità si riscontra quanto segue:**

- a) *“In riferimento a quanto riportato nella relazione “l'aggiornamento al PSA approvato riguarda solamente le opere in variante nell'ambito LAD e l'adeguamento al 2023 dello stato di fatto” si evidenzia che nell'adeguamento dello stato di fatto non è stata inserita la pista ciclabile realizzata da Città Metropolitana nell'ambito del Biciplan Cambio, la “Linea 6”, che interessa la strada Rivoltana e rappresenta l'itinerario principale individuato nel PUMS di Milano per la connessione tra il centro di Milano e il comune di Segrate, oltre che l'area dell'idroscalo e quindi più a sud, l'area dell'aeroporto di Linate. Dalla Linea 6 è quindi possibile arrivare all'area dei parcheggi dell'Aeroporto attraverso via Novegro, nel Comune di Segrate, dove è presente un percorso ciclopeditonale meritevole di riqualificazione per poter rendere funzionale e diretta la connessione ciclabile con Linate. A tal proposito si ricorda la necessità di dotare l'area parcheggi di un congruo numero di posti dedicati alla sosta delle biciclette, oltre che garantire la realizzazione della velostazione prevista.”*

Nello studio di traffico aggiornato allegato, il capitolo 7 dal titolo “Accessibilità mediante sistemi di mobilità dolce” descrive gli interventi relativi ai percorsi ciclabili e pedonali previsti nell'ambito del LAD, il cui studio di dettaglio sarà oggetto delle successive fasi progettuali. Il capitolo menzionato effettua anche una ricognizione dell'attuale sistema di percorsi ciclabili presente nell'area di interesse, sia in sede propria che in sede promiscua con mobilità veicolare e mobilità pedonale.

Nell' suddetto capitolo si evidenzia, inoltre, che a completamento delle connessioni con la rete ciclabile esistente nei territori limitrofi all'aeroporto, è prevista la realizzazione del tratto di percorso ciclo-pedonale di collegamento tra la fermata MM4 di Linate e le piste ciclabili presenti lungo la SP15b e la via Jannacci. Nell'area collocata nei pressi di tale percorso, oltre alle rastrelliere previste dal Comune di Milano, SEA ha in previsione la realizzazione di uno spazio dedicato alla mobilità dolce e condivisa (la cosiddetta “Smart mobility area”), opportunamente attrezzata con spazi di ricovero e piccola manutenzione delle biciclette, nonché di altri servizi.

- b) *“Nella stessa relazione si cita che “Al posto della strada sarà creata una nuova pista ciclabile adeguatamente dimensionata, che renderà possibile la connessione con gli ambiti verdi preesistenti posti a nord e a sud”. Si coglie positivamente la proposta ma si evidenzia che tale pista ciclabile non risulta illustrata negli elaborati che invece rappresentano una serie di percorsi pedonali molto articolati e poco funzionali alle connessioni ciclabili. In linea generale è auspicabile creare percorsi ciclabili più lineari e possibilmente dedicati per evitare i conflitti tra pedoni e ciclisti e si ritiene utile creare maggiori punti di connessione con la pista ciclabile del parco Forlanini.”*

Le connessioni ciclabili verranno sviluppate con attenzione e cura rispetto alla funzionalità nonché alla linearità. Quanto evidenziato nella relazione e nelle immagini/tavole costituiscono una progettazione di alto livello, tipica di uno strumento di pianificazione quale un Masterplan, che verrà meglio dettagliata

nelle fasi successive e coerentemente con quanto previsto dalle normative procedurali, operative e approvative proprie dell'ambito aeroportuale.

- c) *“L'accesso pedonale alla piazza avverrà direttamente dall'aerostazione, e questo consentirà la fruizione diretta degli spazi del nuovo centro direzionale e dell'hotel dia agli utenti dell'aeroporto sia a colore che raggiungeranno l'Idroscalo con i mezzi pubblici ed in particolare la metropolitana M4”, si chiede di chiarire e rappresentare negli elaborati di progetto quali percorsi si intende prevedere e privilegiare per la connessione pedonale e ciclabile tra i punti di arrivo della metropolitana M4 e i nuovi spazi pubblici.”*

Nelle fasi progettuali che seguiranno, verranno dettagliati gli aspetti di accessibilità e connessioni. In particolare, verranno previsti i collegamenti tra la rete ciclabile e pedonale esistente e/o già in corso di progettazione (i.e. il percorso ciclo-pedonale di collegamento tra la fermata M4 di Linate e la pista ciclabile esistente su via Circonvallazione Idroscalo) ed i nuovi spazi pubblici.

- d) *“si suggerisce, in aggiunta, di valutare la chiusura della strada a sud, in prosecuzione del tratto già pedonalizzato e trasformato in ciclopedonale verso nord, con l'obiettivo di completare la trasformazione complessiva di tutto il Waterfront in spazio a priorità pedonale e ciclabile in cui poter prevedere anche l'integrazione di funzioni ludico – ricreative. Le funzioni previste lungo il tratto di strada pedonalizzato (accessi agli edifici di nuova previsione, parcheggi) potranno essere dislocate sulla strada interna che verrà mantenuta, compatibilmente con la gestione dei varchi doganali. Si suggerisce inoltre di valutare la revisione dell'intersezione stradale che gestisce l'accesso al nuovo parco a nord, proponendo un'alternativa alla rotatoria proposta da progetto, che non sembra una soluzione pertinente per il numero di strade che si collegano all'intersezione, prevedendo in alternativa uno spazio pubblico con eventuale drop-off per facilitare l'accesso al parco.”*

Nella parte sud dell'ambito sul fronte Idroscalo, è indispensabile mantenere la viabilità lungo lo specchio d'acqua. Questo è necessario poiché l'area continua a svolgere funzioni di supporto alle attività aeronautiche e deve rimanere una zona sterile "airside", richiedendo così una viabilità dedicata. La strada sul fronte deve quindi essere conservata per garantire il flusso in area "landside". Tale configurazione viaria è cruciale per l'operatività dell'aeroporto e dei varchi doganali e non può essere modificata.

Per quanto riguarda l'intersezione stradale a rotatoria che gestisce l'accesso al nuovo parco a nord, nei successivi approfondimenti progettuali verranno analizzate diverse alternative di layout viabilistici, con l'obiettivo di individuare la soluzione progettuale che possa garantire le migliori condizioni di accessibilità e fruizione dell'area da parte di tutte le categorie di utenti, in funzione dei flussi – veicolari e pedonali – attesi.

- e) *“(…) si raccomanda di prevedere funzioni attrattive nello spazio aperto previsto per la Piazza Idroscalo e negli spazi aperti di affaccio agli uffici e dell'hotel, attivando i piani terra con funzioni che mettano in relazione gli edifici con lo spazio aperto.”*

Le funzioni insediate saranno compatibili con gli usi previsti nonché con quanto previsto dagli accordi tra la società di gestione SEA ed ENAC, ma sicuramente funzionali a mantenere un contesto di vivibilità e qualità degli spazi e a favorirne l'uso.

- f) *“relativamente alle aree dedicate a parcheggio (...) si suggerisce di prevedere l'utilizzo di materiali ad alta riflettanza per la diminuzione dell'effetto isola di calore estiva*

Nelle fasi progettuali che seguiranno, verranno valutati nel dettaglio i materiali per la realizzazione delle aree a parcheggio. Si evidenzia che allo stato attuale l'orientamento progettuale è quello di realizzare le aree parcheggio pertinenziali degli edifici del progetto Linate Airport District e le aree ad uso pubblico con sistemi di pavimentazione drenanti, filtranti e/o permeabili (a titolo esemplificativo autobloccanti o alveolari). I materiali per le pavimentazioni saranno anche individuati in coerenza con esigenze funzionali ed operative dell'aeroporto.

Con riferimento all'allegato 4 della nota del Comune di Milano prot. n. 241013 del 29 aprile 2024 che per comodità di riferimento si riporta qui di seguito:

*[...] la scrivente Unità/Area, esprime **parere favorevole di massima**, condizionato al recepimento delle prescrizioni tecniche, di seguito meglio espresse, nonché alla necessità di produrre delle opportune integrazioni documentali, a maggior definizione e approfondimento di tutti gli elementi di adeguato dettaglio tecnico, e ciò in occasione della presentazione delle successive fasi di sviluppo progettuale, in osservanza delle vigenti norme sia in materia di opere pubbliche che di edilizia.*

In termini generali, e quale utile e doverosa premessa, si rimanda, seppur limitatamente alle aree immobiliari localizzate all'interno del territorio del Comune di Milano, alle Aree comunali competenti gli adempimenti di verifica relativi sia al consumo di suolo, che alla sussistenza dei requisiti di compatibilità urbanistica e ambientale, di tutti gli ambiti urbani interessati dalla proposta di Master Plan, comprese le aree destinate e/o utilizzate a verde (fruibile e non), e ciò sia in relazione alle funzioni preesistenti che a quelle previste ex-novo dall'intervento proposto.

Le prescrizioni espresse con il presente parere dovranno essere sviluppate in relazione alla normativa e ai vincoli aeroportuali vigenti; indicazioni che, in relazione all'intero ambito aeroportuale, riguardano anche le aree territoriali non appartenenti al Comune di Milano, ma che, di fatto, costituiscono continuità del tessuto urbano della città e del sistema dei parchi esistenti a livello intercomunale.

Si precisa che nelle fasi progettuali che seguiranno, verranno espletate tutte le richieste documentali, analitiche e progettuali, coerentemente a quanto previsto dalle vigenti norme in materia di opere pubbliche e di edilizia, nonché coerenti a quanto previsto dai processi autorizzativi e approvativi espressi dagli enti competenti per il sedime aeroportuale. Si specifica, quindi, che gli elaborati progettuali verranno trasmessi ad ENAC in quanto ente competente per le aree interne al sedime aeroportuale.

In termini generali occorre evidenziare che l'aggiornamento del Masterplan 2030 serve ad integrare le evoluzioni previste per l'area "waterfront" nel progetto "Linate Airport District". Questo aggiornamento prevede una rimodulazione e riduzione delle volumetrie edificatorie per migliorare il ruolo di connettore urbano dell'intervento e aumentare la sostenibilità ambientale e funzionale del progetto, nonché ridurre il consumo di suolo. Il progetto Linate Airport District punta, infatti, ad essere un intervento di valorizzazione non solo delle aree del sedime aeroportuale ma elemento di continuità territoriale quale progetto di connessione dei tessuti urbani e del sistema di aree verdi.

Molti degli spunti progettuali espressi dal Comune di Milano tramite le prescrizioni tecniche, appaiono coerenti con l'obiettivo complessivo degli interventi che riqualificheranno l'ambito del sedime aeroportuale posto lungo l'Idroscalo, e nel complesso verranno certamente valutati e considerati nel dettaglio nelle fasi di progettazione successive, anche per valorizzare al meglio il fine ultimo del progetto di integrazione e relazione con il territorio. **In relazione al livello progettuale attuale da Masterplan, rispetto alle prescrizioni tecniche si riscontra quanto segue:**

- a) *Al fine di costruire un bordo lago esclusivamente ciclopedonale verde, con caratteristiche paesaggistiche che si sviluppino e variano lungo il fronte in relazione alle funzioni previste, si chiede di rivedere il disegno della viabilità, come fatto sul tratto Nord, collocandola sul retro dei lotti, come indicato con freccia azzurra;*

Nella parte sud dell'ambito si rende necessario il mantenimento della viabilità lungo il fronte dell'Idroscalo, in quanto tale ambito mantiene le attuali funzioni di area di supporto alle attività aeronautiche e necessita, pertanto, di una viabilità dedicata che consenta l'accesso diretto in area sterile "airside". Il mantenimento di tale viabilità è, inoltre, fondamentale per garantire la separazione e segregazione dei flussi veicolari che accedono all'interno del sedime aeroportuale per lo svolgimento delle attività necessarie a garantire l'operatività dell'aeroporto - con particolare riferimento ai mezzi pesanti (i.e. veicoli commerciali di fornitori, autobotti, etc.) - rispetto ai flussi veicolari degli utenti che accedono all'ambito per fruire dei nuovi spazi aperti al pubblico e che potranno percorrere la viabilità in area "landside" che si sviluppa lungo la sponda dell'Idroscalo

- b) *“il progetto dovrà inoltre individuare, e/o favorire, il mantenimento e la salvaguardia degli ambiti naturalistici esistenti e favorire una maggiore rinaturalizzazione delle aree del sedime che fronteggiano l'idroscalo.”*

Il progetto Linate Airport District e gli interventi sull'ambito del waterfront sono tutti orientati a favorire ed innalzare il livello naturalistico esistente e rendere le aree del sedime poste sul fronte idroscalo più fruibili e naturali. Questo sarà sviluppato coerentemente a quanto espresso nell'aggiornamento del Masterplan di Linate 2030 e in coerenza con vincoli e limiti operativi dell'ambito interno al sedime aeroportuale.

- c) *Tutte le aree in trasformazione con destinazione d'uso a verde pubblico fruibile dovranno avere le caratteristiche ambientali previste dalla normativa vigente.*

Si conferma che tutte le opere a destinazione d'uso verde pubblico fruibile saranno sviluppate coerentemente con le normative vigenti, nonché con quelle specifiche del settore aeroportuale alle normative di riferimento per gli aeroporti.

- d) *Si chiede di creare un sistema verde continuo, profondo, ovvero di larghezza adeguata, che definisca tutto l'affaccio dell'aeroporto verso il bacino dell'idroscalo, un sistema che in relazione alle funzioni insediate o preesistenti mantenute, possa variare per larghezza e tipologia di verde, pur garantendo una continuità percettiva del sistema verde. È necessario strutturare il sistema del verde affinché sia l'elemento che disegni e renda riconoscibile questo intervento. Tutte le aree in trasformazione con destinazione d'uso a verde pubblico fruibile dovranno avere le caratteristiche ambientali previste dalla normativa vigente. La progettazione delle aree verdi dovrà rispettare i criteri CAM.*

Le opere in variante al Masterplan Linate 2030, prevedendo la realizzazione di un sistema del verde continuo e integrato con l'Idroscalo, opereranno dove possibili inserimenti di alberature e fasce di verde profondo. Tutte le aree verdi verranno progettate in rispetto ai criteri CAM, ove applicabili e coerenti con le policy nazionali (linee guida emanate 2018/002 da ENAC) e internazionali (linee guida emanate da ICAO, Airport Services Manual Doc. 9137 –AN/898 – Part 3) in materia di controllo e gestione del rischio da wildlife strike al fine di garantire la sicurezza al volo.

- e) *Si ribadisce la necessità che tutta la viabilità debba essere alberata; inoltre, gli impianti tecnologici previsti, dovranno essere organizzati in apposite polifore, al fine di preservare, o favorire, la formazione di spazi adeguati alle alberature (es. mediante la creazione di appositi parterre inerbiti di dimensioni minime pari a 2,50/3,00 m – gli impianti e gli scavi dovranno rispettare le distanze definite dall'art. 46 del Regolamento d'uso e tutela del verde pubblico e privato dal tronco degli alberi).*

Il progetto opererà un inserimento delle alberature coerente con le indicazioni normative contenute nel Codice Civile (art. 892), nel Codice della Strada (art.26 Dar n. 495/1992), ed in coerenza con l'operatività aeroportuale, con particolare riguardo alle policy nazionali ed internazionali per la gestione del rischio da wildlife strike e nel rispetto dei vincoli determinati dalle infrastrutture aeroportuali non interessate dagli interventi del Masterplan.

- f) *Tra gli obiettivi dell'Amministrazione vi è l'incremento delle superfici filtranti e verdi, pertanto, si chiede di aumentare la depavimentazione delle aree costruite e la riduzione delle superfici impermeabili; si chiede, inoltre, di valutare la possibilità di ridurre il numero di parcheggi in superficie, collocandoli in struttura. Come già anticipato per la viabilità del “water front”, si chiede una riduzione e diversa localizzazione dei parcheggi previsti in prossimità dell'Idroscalo, arretrandoli, valutando la riduzione del numero di posti auto e collocandoli in posizioni adeguate al fine di privilegiare la riqualificazione della sponda dell'idroscalo. Prevedere un disegno di tutti i parcheggi in superficie, a raso, con l'inserimento di nuove alberature, come per altro richiesto anche dal vigente PGT (n. 1 albero, ogni n. 2 posti auto), anche la nuova viabilità centrale, con relativi parcheggi per la sosta breve, nonché i percorsi stradali e ciclopeditoni, esistenti o previsti dovranno essere pensati alberati su entrambi i lati. Ai fini del disegno del verde nei parcheggi, l'articolo previsto dal PGT non si deve interpretare prevedendo la posa di n. 2 alberi di 3° o 4° grandezza, collocati al posto di uno stallo, ma la posa di nuove alberature a compensazione dei posti auto fuori terra realizzati, pertanto si chiede di mettere a dimora una pianta di 2° grandezza in corrispondenza dell'aiuola verde, quindi collocare le restanti alberature in prossimità dei parcheggi, al fine*

di raggiungere il numero indicato dalla normativa. Si chiede di alberare anche il parcheggio esistente posto a Nord del nuovo albergo e di quelli mantenuti.

Lo sviluppo delle fasi successive del progetto punterà a meglio definire le aree permeabili e le aree impermeabili, ma si evidenzia allo stato attuale l'orientamento progettuale è quello di realizzare le aree parcheggio pertinenziali degli edifici del progetto Linate Airport District e le aree ad uso pubblico con sistemi di pavimentazione drenanti, filtranti e/o permeabili (a titolo esemplificativo autobloccanti o alveolari). In termini generali il numero di parcheggi è limitato alle strette pertinenze degli edifici e l'intervento LAD opererà una ridefinizione delle aree a parcheggio per gli operatori. La posa di alberature verrà attentamente valutata in fase di progettazione successiva per aumentare la presenza complessiva di alberi, ma verrà effettuata in relazione alle esigenze operative e funzionali e nel rispetto delle normative applicabili per l'area interna al sedime aeroportuale.

- g) *“L'incremento delle superfici verdi e alberate dovrà essere sviluppato anche nella piazza Idroscalo e nelle aree adiacenti. Si suggerisce di pensare ad un disegno continuo, senza soluzione di continuità, dove gli accessi e i percorsi carrabili siano elementi secondari, inseriti in modo “impercettibile” all'interno delle aree pedonali, per tale ragione si chiede di rivalutare il disegno degli accessi alla piazza, il portale di accesso e la collocazione dei parcheggi posti a Est del terziario. Si ribadisce nuovamente la necessità di aumentare le aree pubbliche e verdi delle sponde dell'Idroscalo.”*

Lo sviluppo delle fasi successive del progetto avrà cura e dettaglio di definire puntualmente tutte le aree destinate ad uso pubblico, quali le aree pedonali/ciclabili, e le piazze, tenendo fermo l'obiettivo di valorizzare la continuità territoriale dell'intervento. Accessi e percorsi carrabili saranno progettati e realizzati con caratteristiche geometriche e funzionali tali da garantire l'accessibilità a tutte le funzioni e/o utenti e l'operatività aeroportuale. Coerentemente con questa esigenza verranno inserite alberature e aree verdi negli spazi prospicienti alla Piazza Idroscalo.

- h) *“Il progetto propone la riconfigurazione del centro sportivo, anche in questo caso si chiede di valutare l'opportunità di arretrarlo al fine di aumentare le superfici a verde pubblico, con l'obiettivo di creare un parco lineare lungo la sponda dell'idroscalo.”*

L'attuale conformazione prevista per il centro sportivo punta ad integrare le aree verdi poste lungo l'idroscalo integrandole con le future nuove aree sportive, per le quali ci sarà una adeguata attenzione all'inserimento paesaggistico.

- i) *Lasciando inalterate le destinazioni d'uso delle funzioni previste nel Masterplan, ovvero terziario e ricettivo I lotti “B” e “C” posti più a Sud, contrariamente alle previsioni del PSA approvato, non verranno edificati, al loro posto, viene proposto un nuovo parco pubblico, dell'estensione di circa 36.000 mq. Si chiede che il progetto venga sviluppato da professionisti specializzati del settore, si resta in attesa della presentazione del progetto preliminare.*

La scelta di non realizzare più gli interventi del Lotto B e C ma di sviluppare un grande parco è fortemente voluta per aumentare il grado di sostenibilità nonché limitare il consumo di suolo, operando una sostituzione delle attuali aree pavimentate ed edificate con aree a verde a parco pubblico. La progettazione verrà curata da esperti del settore che verranno incaricati successivamente. Il progetto verrà condiviso con gli Enti di riferimento, i quali approveranno le successive fasi di progettazione ai sensi delle vigenti normative e linee guide afferenti agli ambiti aeroportuali. Si rimane disponibili alla presentazione del progetto di definizione dell'area parco a tutti gli altri Enti che esprimessero questa volontà.

- j) *“In relazione alla localizzazione del parco e relativamente alle aree a verde lungo il bordo del bacino, il progetto le descrive come aree accessibili al pubblico al fine di completare la riqualificazione ambientale e fruibile di tutto l'ambito Idroscalo; poiché tali aree attualmente sono separate da una recinzione, si chiede di indicare chiaramente i nuovi limiti delle aree aeroportuali e quelle che saranno fruibili e aperte al pubblico. Occorrerà, quindi, definire a chi sarà in capo la manutenzione ordinaria, straordinaria ed in caso di atti vandalici delle aree verdi fruibili e dei canali e bacini proposti.”*

Proprio con l'obiettivo di rendere altamente fruibili le aree poste al bordo del bacino sono in corso delle interlocuzioni con la Città Metropolitana di Milano (ente titolare dell'Idroscalo) per definire modalità gestionali ed operative sia circa la recinzione che dovrà comunque essere mantenuta per motivi di sicurezza dell'Aeroporto di Linate, sia circa le modalità e responsabilità della manutenzione ordinaria, straordinaria e di security. La definizione di quanto sopra dovrà inoltre essere condivisa con ENAC.

- k) *“Per quanto concerne l'Ambito C (area attualmente occupata da deposito carburanti e funzioni di supporto all'attività aeroportuale), il presente intervento non coinvolge questo ambito, si chiede di valutare la possibilità di interessare una parte delle aree, al fine di poter arretrare la viabilità in continuità con il nuovo tracciato e al contempo ampliare le superfici verdi fronte Idroscalo.”*

Il mantenimento delle attuali funzioni poste nell'ambito C è necessario per garantire l'operatività aeroportuale, essendo quell'area attualmente occupata da funzioni di supporto che devono essere mantenute all'interno del perimetro di area sterile “airside”. Per tale stessa motivazione il disegno della viabilità deve tenere conto della presenza di una doppia viabilità, da un lato quella “landside” posta lungo il bacino di connessione, e dall'altra quella interna all'area “airside”. Per garantire quindi l'operatività aeroportuale non si può prevedere di arretrare la viabilità.

- l) *“Il presente progetto, parte del sistema più ampio “Segrate Porta Est Hub Multimodale”, dovrà essere connesso alla città anche attraverso il sistema delle ciclabili presenti nel territorio. Sarà, quindi, necessario disegnare le connessioni e il lato Nord dell'intervento in modo da meglio integrarlo con l'intorno, valutando eventualmente la necessità di riqualificare anche le aree pubbliche.”*

Il progetto Linate Airport District punta fortemente ad un'integrazione con i sistemi ciclabili presenti nel territorio, questo aspetto verrà quindi dettagliato nelle fasi progettuali successive, in cui si presterà attenzione alle connessioni verso Nord anche in funzione dal futuro Hub di Segrate Porta Est.

- m) *“In relazione all'ampliamento dei volumi edilizi, delle strutture e degli impianti dell'aeroporto, occorre sviluppare un progetto di compensazione e mitigazione ambientale. Dovranno essere ricercate soluzioni paesaggistiche che valorizzino gli aspetti ambientali e naturalistici delle aree prossime sia al fiume Lambro, sia all'Idroscalo, in adiacenza dei quali è preferibile che non siano assolutamente localizzati impianti e strutture a servizio dell'aeroporto.”*

La scelta di densificare i volumi edilizi del progetto LAD nell'area più prospiciente al Terminal è legata alla volontà di sfruttare la grande accessibilità offerta dalla linea Metropolitana M4 per offrire un sistema urbano continuo. Nel complesso, se si valutano le previsioni del Masterplan approvato, l'aggiornamento attuale opera una riduzione dei volumi; infatti, la volumetria complessiva degli edifici progettati nell'ambito del Linate Airport District è pari ad un totale di circa 141.848 m³, il 30% in meno rispetto alle volumetrie approvate nel Masterplan 2030, che nell'ambito “Waterfront” prevedevano volumetrie aggiuntive pari ad un totale di ca. 202.635 m³. Inoltre, la scelta di non realizzare più gli altri volumi previsti e di sviluppare un grande parco di circa 36.000 m² include la volontà di realizzare una mitigazione e compensazione che genererà positivi impatti.

In relazione al fronte dell'aeroporto verso il fiume Lambro si evidenzia che le opere oggetto del presente procedimento non prevedono modifiche rispetto a quanto già previsto nel Masterplan già approvato. In ogni caso le sponde del Lambro prospicienti il confine aeroportuale sono state oggetto di un recente intervento di sistemazione idraulica realizzato da SEA che ha incluso anche un intervento di rinaturalizzazione tramite realizzazione di interventi a verde lungo le sponde e le aree limitrofe.

- n) *“Il progetto propone la realizzazione di nuovi “parchi” fotovoltaici “a terra”, nell'area Nord del sedime di Linate, per circa 6MWp basati sulla tecnologia ad inseguimento single-axis tracker, si chiede se sia possibile immaginare questa proposta come occasione di riqualificazione di aree dell'aeroporto con una valenza naturalistica che, pur ospitando impianti fotovoltaici, possano essere pensate in modo integrato con altre funzioni, possibilmente fruibili/accessibili, e con una valenza ambientale. Gli impianti fotovoltaici potrebbero essere integrati all'edilizia esistente e di nuova realizzazione, collocati in aree*

marginali e inseriti in un disegno complessivo del Piano senza che siano sottratte aree verdi con possibile vocazione naturalistica fruibile.”

Tra le opere oggetto del presente procedimento si prevede l'installazione di pannelli fotovoltaici nei nuovi edifici, i quali saranno conformi ai più elevati standard di sostenibilità ambientale ed energetica (certificati LEED e BREEAM – specifici standard di settore).

Si conferma che il progetto prevede la realizzazione di un parco fotovoltaico a terra nell'area nord del sedime: tale iniziativa consentirà di ridurre di circa il 5% annuo le tonnellate di CO₂ emesse dal sistema aeroportuale che, peraltro, sta velocemente evolvendo verso l'elettrificazione del parco mezzi e delle dotazioni impiantistiche.

Si conferma altresì che il parco fotovoltaico sarà localizzato in un'area a prato in zona Nord Ovest del sedime di Linate. Tale area, per quanto non infrastrutturata, non è classificabile come area “a verde” in quanto svolge funzioni di distanziamento tra le infrastrutture aeroportuali e non svolge, né può svolgere funzioni di tipo naturalistico né fruitivo. Tale area, infatti, è posta all'interno del confine doganale aeroportuale (airside) e pertanto risulta caratterizzata da alcuna valenza naturalistica oltre a essere priva di accesso al pubblico. Tale localizzazione risulta, inoltre, coerente con i vincoli di operatività aeroportuale connessi con le problematiche di safety derivanti dal fenomeno dell'abbagliamento dovuto alla riflessione solare sulle superfici dei pannelli.

Pertanto, la localizzazione individuata non incide su aree a valenza ambientale o fruitiva e risulta la più idonea da un punto di vista operativo per le problematiche di safety derivanti dal fenomeno dell'abbagliamento. Sempre per superiori e prevalenti motivazioni di safety aeroportuale non è possibile prevedere specifiche funzioni di ordine naturalistico da associare all'impianto fotovoltaico in quanto soprattutto “airside” devono essere inibite tutte le situazioni potenzialmente attrattive per la fauna selvatica, al fine di minimizzare il rischio di “wildlife strike”.

- o) *“Ai fini degli enunciati principi sul risparmio energetico e rispetto ambientale, contenuti nella relazione generale, in base alle nuove tecniche oggi disponibili, si invita, l'operatore a promuovere e sviluppare maggiormente soluzioni architettoniche GREEN per i parcheggi in struttura, di progetto ed in particolare per quelli esistenti, con facciate e tetti verdi, con lo scopo di realizzare un comparto urbano di qualità dove il sistema del verde conferisce valore ambientale e percettivo ad un'area, sempre vissuta e concepita, come uno “spazio di servizio” per il transito di mezzi (pubblici e privati) finalizzato al carico/scarico di persone.”*

Lo sviluppo degli edifici connessi al Linate Airport District sarà fortemente orientato verso un'architettura ed un nuovo spazio urbano caratterizzati da alte prestazioni green e certificati secondo gli standard LEED, BREEAM e Well: ad esempio, i nuovi fabbricati prevedono l'inserimento di verde sia in copertura che integrato nell'architettura stessa. Sui parcheggi in struttura esistenti non sono al momento previsti interventi, ma laddove nel lungo periodo siano necessari si potranno prendere in considerazione i suggerimenti espressi.

- p) *“Non è incluso nel Master Plan il progetto dell'invarianza idraulica, nell'elaborato MP017 risultano previsti dei punti di scarico delle acque meteoriche in aree a verde esterne al limite aeroportuale, per i quali si ritiene indispensabile una loro nuova collocazione. Si specifica come il raggiungimento del rispetto del principio dell'invarianza idraulica e idrogeologica, richiesto e prescritto dal vigente Regolamento della Regione Lombardia, debba avvenire in modo autonomo e separato tra le aree private e quelle pubbliche; pertanto, non dovranno essere previsti sistemi di smaltimento di acque private nelle aree a verde pubblico. Eventuali casi diversi o particolari andranno esplicitati e quindi valutati dall'Amministrazione e, se necessario, verranno previste delle servitù onerosi in caso di occupazione di suolo pubblico degli impianti o manufatti privati.”*

Si conferma che tutti gli scarichi dell'aeroporto di Linate sono collocati entro il sedime aeroportuale. La tavola citata non fa parte degli elaborati relativi alla Variante in esame e rappresenta in modo sommario la collocazione degli scarichi. Si conferma altresì che tutti i progetti dovranno essere coerenti con le normative regionali in merito ad invarianza idraulica (R.R. Lombardia n.7/2017).

- q) *Diversamente da quanto rappresentato nell'elaborato MP 017, si chiede che tutti gli impianti e sottoservizi siano collocati al di fuori delle aree a verde, posandoli in corrispondenza dei percorsi e delle aree pavimentate.*

La progettazione successiva di dettaglio andrà a definire il posizionamento delle reti di sottoservizi e degli impianti coerentemente con la necessità di garantire l'operatività aeroportuale. Come indicato in precedenza non sono previsti ulteriori scarichi al di fuori del sedime aeroportuale.

- r) *Si richiedono planimetrie di coordinamento con l'inserimento delle aree verdi comunali, delle aree pubbliche da riqualificare e dei Piani all'intorno in fase di attuazione, in cui siano riportati i progetti delle aree verdi e del loro sistema di connessione.*

Fermo restando che tutti i processi autorizzativi e approvativi saranno sviluppati in coerenza con quanto previsto dalle normative per gli ambiti aeroportuali, a conclusione della realizzazione degli interventi, potranno essere fornite planimetrie finali con l'obiettivo di condividere le informazioni che potranno essere diffuse nel territorio, così da poter integrare le aree oggetto di interventi all'interno della rete mappale delle aree verdi locali e sovralocali. Tale aspetto dovrà però essere condiviso con ENAC.

- s) *Occorre siano verificate le proprietà delle recinzioni, gli elementi di delimitazione e le aree a confine degli spazi pubblici o asserviti all'uso pubblico, lo stato conservativo e le eventuali opere da realizzare al fine di garantire condizioni di decoro e sicurezza per i fruitori*

Le recinzioni verranno progettate e realizzate in modo da garantire una fruizione piacevole e contemporaneamente la sicurezza degli accessi, secondo quanto sarà concordato con Città metropolitana e con ENAC

- t) *Si anticipa fin d'ora che, in occasione della presentazione dei vari progetti (se distinti per lotti funzionali e/o perché programmati in distinti momenti temporali), comunque finalizzati al rilascio di singoli permessi di costruire, dovrà essere presentato specifico progetto complessivo delle sistemazioni a verde, completo di stato di fatto e rilievo delle aree a verde esistenti, integrato da relazione agronomica e verifica dello stato vegetativo delle alberature, in cui sono indicate le eventuali abbattimenti, da compensare opportunamente, che dovranno essere valutati dagli uffici preposti della scrivente Unità/Area.*

Nelle fasi progettuali che seguiranno, verranno sviluppate le dovute documentazioni nella tipologia e dettaglio coerenti a quanto previsto dalle normative applicate ai contesti oggetto di intervento e in coerenza con quanto previsto dai processi autorizzativi e approvativi espressi dagli enti competenti per il sedime aeroportuale. I titoli abilitativi ed edilizi verranno richiesti agli Enti di riferimento per le aree aeroportuali.

- u) *Ogni intervento che preveda la necessità di abbattimento alberi è soggetto a specifica autorizzazione da parte dell'Amministrazione comunale (ai sensi dell'art. 34 del Regolamento d'uso e tutela del verde pubblico e privato). In relazione all'abbattimento di alberi interferenti con le opere previste dal progetto, o perché riscontrate di classe D di propensione al cedimento, la parte sarà tenuta a eseguire opere di compensazione mediante la messa a dimora di nuove piante, utilizzando le modalità di calcolo previste dalla scrivente (metodo svizzero). L'attività di compensazione arborea, se prevista nell'ambito del territorio del Comune di Milano dovrà essere svolta all'interno delle aree di intervento, nel caso non vi fossero gli spazi sufficienti, saranno individuate aree comunali verde da definirsi con il tecnico responsabile della gestione del verde pubblico del municipio competente.*

Quanto agli aspetti di regolamentazione circa l'abbattimento di alberature e le compensazioni, si rimanda a quanto previsto sulle specifiche normative afferenti ai sedimi aeroportuali espresse dai soggetti competenti.

B) Nota del Comune di Segrate prot. n. 19841 del 18 aprile 2024

Con riferimento alla nota del Comune di Segrate prot. n. 19841 del 18 aprile 2024, si rammenta che Enac ha dato riscontro con nota prot. n. 72995 del 21 maggio 2024, allegata alla presente determinazione.

C) Nota di CAP HOLDING. n. 6982 del 23 aprile 2024, Nota di UNARETI e Nota di ATM n.25178 del 28 maggio 2024

Con riferimento alla nota di CAP HOLDING n.6982 del 23 aprile 2024 e ritrasmessa dal Ministero delle infrastrutture con nota 0010153 del 02 luglio 2024 , alla nota di UNARETI e alla Nota di ATM n. 25178 del 25 maggio 2024 (quest'ultima trasmessa da M4 s.p.a con nota ADB/MDP/fc/DT.02 del 14 giugno 2024) si evidenzia che le tre società hanno espresso parere di compatibilità ma dando indicazioni tecniche e prescrittive circa la gestione delle interferenze con le reti di sottoservizi (distribuzione idrica, distribuzione elettrica e di gas e illuminazione pubblica) nonché con la rete infrastrutturale della metropolitana M4.

In relazione a quanto espresso dalle tre società si chiarisce che, nelle fasi di progettazione che seguiranno, verranno dettagliati gli interventi e le conseguenti azioni di gestione delle interferenze e che tutti gli eventuali spostamenti di rete verranno condivisi e valutati nel dettaglio con la società di gestione competente, prendendo a riferimento le prescrizioni tecniche condivise.

Durante le fasi di progettazione, inoltre, verrà attivato un tavolo tecnico operativo a cui verranno invitate le società che avrà cura di coordinare e gestire le fasi di indagine, progettazione, realizzazione e monitoraggio dei cantieri.