



**AEROPORTO DI MILANO MALPENSA
PASS4CORE
CENTRO SERVIZI PER L'AUTOTRASPORTO CARGO**



Giacomo Balla "Espansione dinamica + velocità" 1913

**LISTA DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE
(ART. 6, COMMA 9, D.LGS. 152/2006 E SMI)**

iRide
Istituto per la Ricerca e l'Ingegneria
Dell'Ecosostenibilità



1. Titolo del progetto

PASS4CORE – Centro servizi per l'Autotrasporto Cargo – Aeroporto di Milano Malpensa

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 10	Opere ricadenti in “Tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché <u>aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza</u> ”
<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

3.1 L'iniziativa progettuale quale elemento cardine di un sistema di efficientamento europeo delle aree di parcheggio

3.1.1 Da dove nasce l'iniziativa progettuale: gli indirizzi ed i progetti Europei

L'iniziativa in oggetto nasce dal fondo Europeo “Connecting Europe Facility” (CEF) 2014-2020 il quale fornisce assistenza finanziaria alle reti transeuropee, sostenendo progetti che siano in grado di generare sinergie intermodali nel settore dei trasporti.

Entrando nello specifico, la presente iniziativa fa parte della più ampia Azione denominata “Pass4Core - Parking Areas implementing Safety and Security FOR (4) CORE network corridors in ITALY” TENtec number 28984749 (in attesa di conferma di finanziamento), la quale a sua volta è ricompresa all'interno del Global Project, il quale consiste nello sviluppare una rete di Safe and Secure Truck Parking Areas (SSTPAs) per i mezzi pesanti lungo la rete TEN-T delle infrastrutture italiane.

Appare da subito evidente come l'iniziativa progettuale non possa quindi essere inquadrata nella mera realizzazione di una singola area di parcheggio ma come questa sia contenuta all'interno di un più ampio ed articolato quadro di iniziative.

Al fine di meglio comprendere tale quadro, appare utile evidenziare come vi sia un importante background sugli SSTPAs a livello europeo che vede l'integrazione in primis con gli “Intelligent Transport Systems” (ITS). Tali strumenti, promossi dalla Direttiva 2010/40/EU vedono una stretta connessione con i sistemi di parcheggio così come riportato anche nelle Guideline “Intelligent and Secure Truck Parking” pubblicato nel 2015, nell'ambito dell'Harmonising European ITS Services – Freight & Logistics Service. In tali linee guida si ribadisce l'importanza di aree di parcheggio dedicate le quali portano numerosi benefici dal punto di vista economico e sociale, in termini di sicurezza dei lavoratori e del trasporto ed inoltre hanno anche notevoli pregi ambientali in quanto possono ridurre in maniera significativa i tempi di ricerca dei parcheggi che si ripercuote in una riduzione dei consumi e conseguentemente di CO2¹.

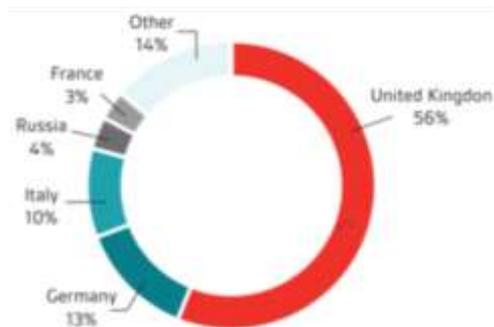
¹ The provision of information relating to alternative parking areas may help reduce time spent looking for available parking lots, which in-turn will help to further decrease the CO2 emissions. There could also be benefits to environmental impact where identified parking

Tali elementi sono stati ribaditi e ripresi all'interno del final report "Study on Safe and Secure Parking Places For Trucks – MOVE/C1/2017-500", documento che fornisce gran parte del background del progetto Europeo CEF 2014-2020. Nello specifico si legge:

In particolare, l'obiettivo primario degli SSTPAs è quello di garantire un sistema che permetta agli addetti del settore trasporti di sostare in ambienti che siano regolamentati e sicuri, migliorando le condizioni sociali degli utenti. Tale obiettivo primario ha poi delle ripercussioni anche sulle sfere economiche ed ambientali, perseguendo conseguentemente delle strategie di sostenibilità ambientale.

In tale articolato quadro si incardina pertanto la presente iniziativa progettuale che non nasce pertanto come elemento isolato ma come elemento cardine di un progetto più ampio che vede un'area di interesse Europea e che è volto al miglioramento ed all'efficientamento del sistema trasporti e specificatamente alla parte di stazionamento dei veicoli pesanti.

«Top Country» per furti cargo in Europa 2018
fonte: BSI & TT Club Cargo Theft Report H1



Le esigenze principali alle quali il progetto PASS4CORE mira a rispondere sono:

1. Aumentare la sicurezza delle aree di parcheggio per i mezzi pesanti lungo la rete TEN-T;
2. La presenza di un elevato tasso di criminalità legato al settore del CARGO che comporta delle perdite stimate in circa 8.2 Miliardi di euro ogni anno, di cui circa il 10% registrati in Italia.
3. Il miglioramento delle condizioni di lavoro per i guidatori di autocarri, potendo sostare in aree sicure e con servizi adeguati alle relative necessità;
4. Integrare tali aree con servizi di tipo ITS che, come ribadito nella parte iniziale del presente capitolo, possono comportare notevoli benefici anche dal punto di vista ambientale;
5. Ridurre gli incidenti stradali, alcune volte correlati a soste non autorizzate degli automezzi in prossimità di accessi ai sistemi autostradali-stradali.

3.1.2 L'iniziativa progettuale come elemento del progetto PASS4CORE Italia

Come definito nel paragrafo precedente, la presente iniziativa progettuale si inserisce all'interno di un progetto più ampio PASS4CORE che vede la realizzazione di aree SSTPAs sulla rete TEN-T Italiana.



Figura 1 Iniziative progettuali all'interno della PASS4CORE-ITA (in magenta l'area d'intervento)

could lead to less unacceptable behaviour by drivers who cannot find appropriate facilities to park" its-dg-2015_fls-dg01_intelligentandsecuretruckparking_02-02-00_final 2015

Appare pertanto evidente che l'efficacia del progetto è funzione di una pianificazione di tali interventi avvenuta in un ambito più ampio del singolo progetto (come visto la pianificazione è stata effettuata su scala Europea) e come ognuno degli interventi contribuisca in maniera fondamentale alla corretta riuscita del progetto.

Activity	NR	Applicant	NEW	EXTENSION	UPGRADE	NEW AREA	TOTAL AREA OF INTERVENTION	NEW STANDS	TOTAL STANDS
3	1	A4 Trading S.r.l.			X	-	70.000	-	265
4	2	Consorzio ZAI	X			6.000	6.000	55	55
5	3	Interporto Padova S.p.A.	X	X	X	13.450	22.700	90	150
6	4	Interporto Centro Italia Orte S.p.A.	X			25.000	25.000	85	85
7	5	Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A.	X			40.000	40.000	300	300
8	6	CEPIM S.p.A.	X	X	X	7.500	27.500	40	115
9	7	Concessioni Autostradali Venete S.p.A.			X	4.700	4.700	4	20
10	8	Soc. Coop. Porta Bagaglio Stazione Centrale PD			X	18.500	18.500	-	44
11	9	SEA Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.p.A.	X			45.000	45.000	154	154
2	10	MIT Italian Ministry of Infrastructure and transport	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
12	11	Costruzioni San Michele S.r.l.			X	4.000	4.000	18	18
13	12	GRIM S.r.l.	X			50.000	50.000	145	145

Figura 2 Partner del Progetto ed iniziative previste all'interno del PASS4CORE-ITA

Tra i partner del progetto PASS4CORE vi è SEA che in qualità di concessionaria di ENAC per la gestione del Sedime aeroportuale di Malpensa ha il compito di realizzare l'iniziativa progettuale oggetto della presente procedura.

3.1.3 I benefici ambientali del PASS4CORE-ITA

Come descritto nei paragrafi precedenti, gli SSTPA in generale e nello specifico il progetto PASS4CORE-ITA permetteranno di ottenere una maggiore efficienza del sistema trasporti pesanti a livello nazionale, comportando benefici sociali, economici ed ambientali. Sotto tale ultimo profilo, l'integrazione del sistema parcheggi con moderni sistemi ITS permetterà la digitalizzazione di tutti i processi, con sistemi di informazione in tempo reale, che permetterà agli utenti di scegliere al meglio le relative aree di sosta, garantendo un'ottimizzazione dei percorsi, con un relativo beneficio in termini globali dei consumi di carburante.

PASS4CORE a livello nazionale permetterà di decongestionare le autostrade e le arterie stradali interessate dal progetto poiché agli utenti viene offerta un'opzione affidabile che permette di rispondere ai periodi di riposo obbligatori, senza dover variare il proprio tracciato.

Come descritto anche nella documentazione approvata del progetto PASS4CORE-ITA "L'azione proposta non ha alcun effetto negativo sull'uso del suolo locale e regionale, come dimostra il fatto che gli enti locali e regionali sostengono il Progetto globale. Al contrario, con PASS4CORE-ITA i conducenti di veicoli pesanti potranno utilizzare la SSTPA anziché i bordi delle strade comunali, sollevando le autorità locali dagli oneri di manutenzione della strada.

L'attuazione dell'azione non modificherà probabilmente i flussi dei veicoli sulle autostrade. Tuttavia, la distribuzione del servizio di prenotazione e informazioni basato sull'app e la stessa disponibilità di un SSTPA nell'area di parcheggio desiderata, anziché altre soluzioni di parcheggio non sicure e illegali, permetterà di ridurre il tempo di viaggio per raggiungere la destinazione del parcheggio. Gli utenti avranno tempi di attesa più bassi ed eviteranno chilometraggi aggiuntivi per trovare un parcheggio (non sicuro).

La qualità del servizio per i conducenti di veicoli pesanti sarà notevolmente migliorata con i rispettivi servizi e strutture sanitarie. Lo scopo dell'azione è la promozione della sicurezza lungo il corridoio della rete centrale TEN-T del Mediterraneo, sia per il carico che per il conducente.

....

Inoltre, l'attuazione degli SSTPA ridurrà l'inquinamento nelle aree circostanti, a causa della riduzione del

consumo di carburante al di fuori dei parcheggi o durante i tempi di attesa, o nelle aree di parcheggio illegali...”

Appare pertanto evidente come i notevoli benefici a livello di rete possano ritrovarsi anche a livello di singolo intervento e più specificatamente all'interno del quadro motivazionale del “Centro Servizi per l'autotrasporto Cargo” previsto nel Sedime aeroportuale di Malpensa. Di seguito si entrerà nel dettaglio del singolo intervento definendone gli obiettivi specifici sia tecnici che ambientali.

3.2 I benefici locali del Progetto “Centro Servizi per l'autotrasporto Cargo – PASS4CORE”

Per dare indicazione specifica degli obiettivi del progetto si riportano di seguito, in paragrafi distinti, gli argomenti atti a dar conto dell'iniziativa distinguendo:

- obiettivi tecnici (parag. 3.2.1)
- obiettivi ambientali (parag. 3.2.2)

3.2.1 L'obiettivo tecnico della proposta

La realizzazione, all'interno del sedime aeroportuale esistente e in rispondenza alle destinazioni d'uso del Masterplan vigente (cfr. punto 4), di un nuovo “parcheggio sicuro”, destinato agli autotrasportatori, risponde all'esigenza di efficientare e rendere sempre più prestazionale l'area operativa della “Cargo City” mediante la fornitura di nuove funzioni, ad oggi non disponibili, ma sempre più richieste dagli operatori che utilizzano la Cargo City. È pertanto così riassumibile la principale motivazione tecnica alla base della proposta oggetto della presente procedura.

Come espresso nei paragrafi precedenti, l'obiettivo dell'iniziativa inoltre è quello di assicurare la sosta in un luogo altamente sicuro ed attrezzato dei mezzi che, per necessità o per scelta, devono sostare per periodi più lunghi del solo tempo tecnico di carico e scarico.

Oltre agli studi di area vasta che hanno caratterizzato il progetto PASS4CORE-ITA, la presente iniziativa muove da uno studio trasportistico che ha avuto lo scopo di definire la domanda al fine di poter stimare sia il corretto dimensionamento, sia i reali benefici dell'iniziativa.

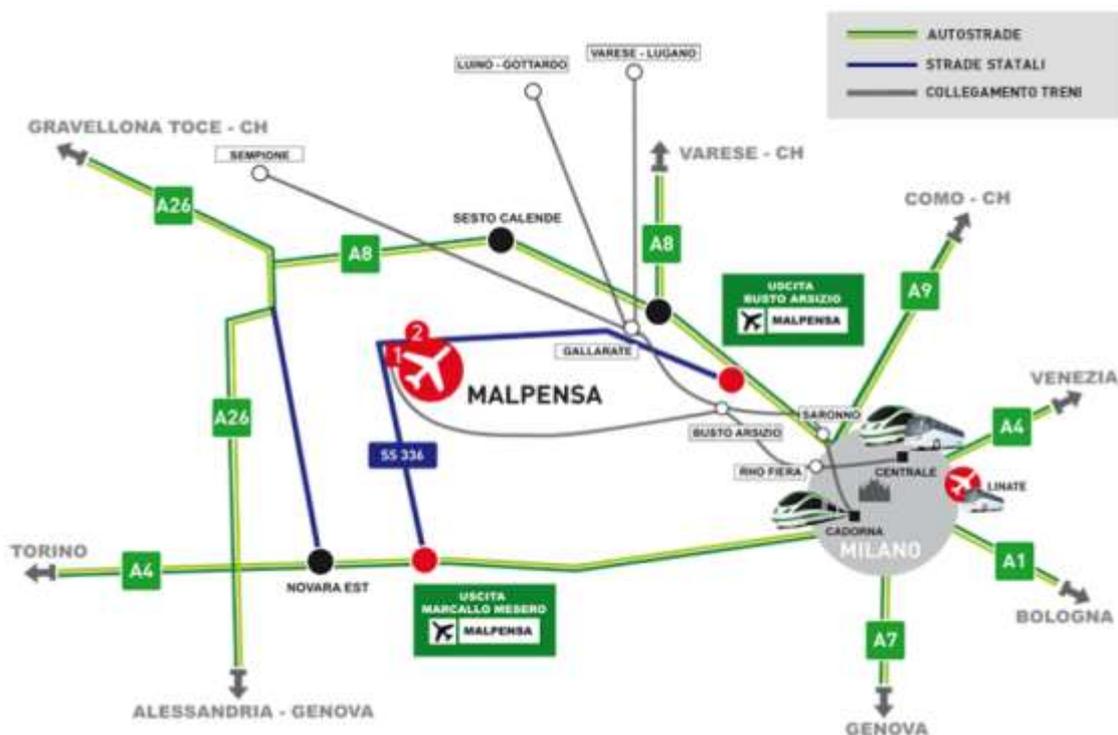


Figura 3 Illustrazione della rete di trasporto stradale e autostradale in cui si inserisce l'intervento

Tale studio muove da analisi economiche e commerciali che riguardano non solo lo scalo di Malpensa ma anche sistemi di riferimento Regionali e Nazionali. Tali studi mettono in evidenza un trend in costante crescita del sistema merci con conseguente incremento dei traffici di mezzi pesanti in accesso all'area Cargo dell'aeroporto di Malpensa.

Corridoio	Paesi	Indicazioni Studi di riferimento%	% crescita annua media	% 2020/2016	% 2030/2016
Reno Alpi	Centro-nord Europa, Svizzera, porti Nord	1,53	1,50	6,14	23,18
Mediterraneo	Spagna, Francia	2,4-2,9	2,50	10,38	41,30
Mediterraneo	Paesi Est	1,8-4,5	3,00	12,55	51,26
Attraversamenti	Regioni IT-Europa centro Nord		1,50	6,14	23,18
Attraversamenti	Est-Ovest (F/Sp-Paesi est)		4,00	16,99	73,17

Figura 4 Trend di sviluppo di medio periodo dei corridoi transeuropei (fonte Oliviero Baccelli – Direttore CertiT – Università Bocconi – Regione Lombardia – Workshop ottobre 2018)

CLASSE	Tipologia	Veicoli 2016 in/out	Veicoli 2020 in/out	Veicoli 2030 in/out	% 2020/2016	% 2030/2016
Aeroporto	Malpensa	~2.000	2.400	4.000	120,00	200,00
Aeroporto	Milano Linate	30	30	30	0,00	0,00
Aeroporto	Bergamo Orio al Serio	217	204	111	-5,99	-48,85
Aeroporto	Brescia Montichiari	20	184	268	820	1.240,00
Porto interno	Mantova	35	48	105	37,14	200,00
Porto interno	Cremona	0	0	35		
Porto Ligure	Genova	3.170	3.804	3.424	20,00	8,00
Porto Ligure	La Spezia	1.700	2.006	2.142	18,00	26,00
Porto Ligure	Savona e Vado	100	300	1.100	300,00	1.100,00

Figura 5 Trend di sviluppo di medio periodo del traffico veicolare pesante sui principali hub del nord-ovest (fonte Oliviero Baccelli – Direttore CertiT – Università Bocconi - Regione Lombardia – Workshop ottobre 2018)

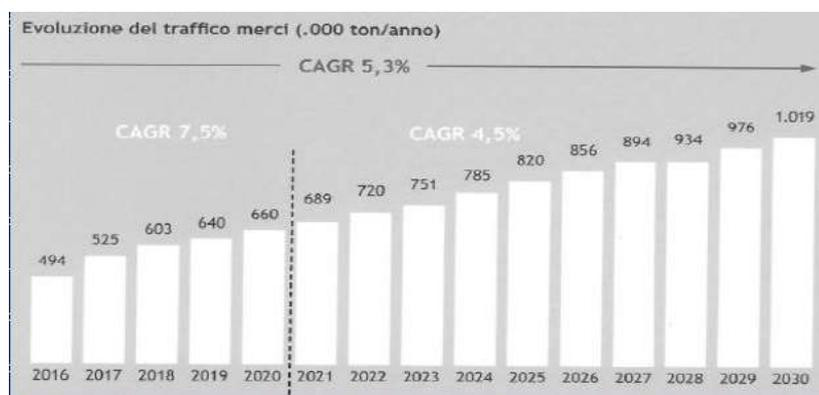


Figura 6 Evoluzione del traffico merci su Malpensa orizzonte 2030 (fonte SEA)

Ad oggi il volume medio di traffico rilevato alla barriera della Cargo City aeroportuale si attesta a circa 860 veicoli giorno per direzione, con orario di punta nella fascia 12:00 - 13:00.

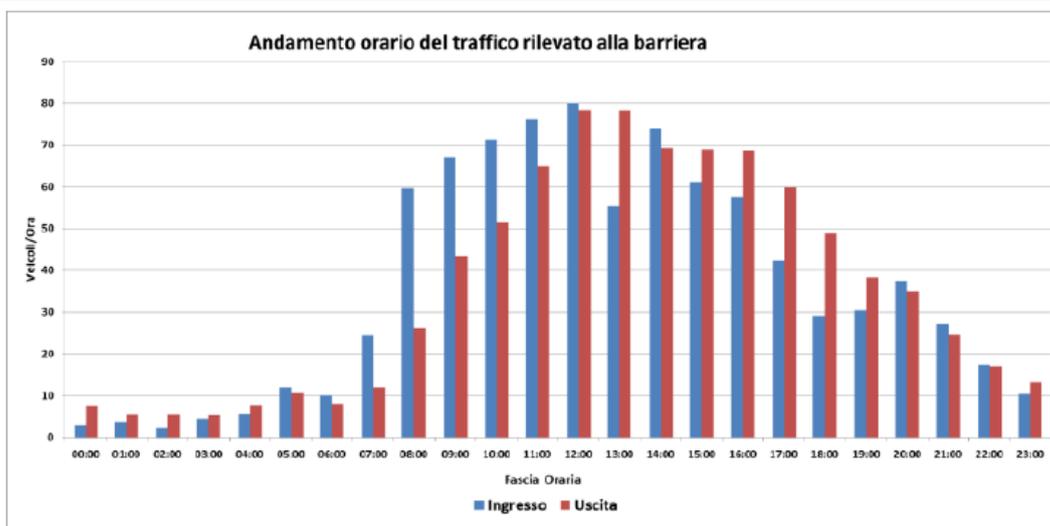


Figura 7 Andamento orario nel giorno feriale medio del traffico rilevato alla barriera della cargo city in ingresso e uscita (elaborazioni di REDAS Engineering sui dati forniti da SEA)

Appare evidente come, stante il numero consistente di veicoli che oggi si relazioni con l'area della Cargo City in entrata/uscita, la possibilità di ottimizzare tale flusso attraverso la realizzazione di un moderno parcheggio, dotato di servizi all'avanguardia sia una priorità da perseguire *in primis* per l'ottimizzazione del sistema merci.

La presenza di un parcheggio "polmone" infatti permetterebbe di ottimizzare la presenza di mezzi in prossimità delle aree di manovra comportando un miglioramento delle tempistiche di carico e scarico degli automezzi oltre che delle relative condizioni di sicurezza.

Tale sistema maggiormente efficace comporterebbe poi una serie di miglioramenti del sistema sotto il profilo economico in quanto, i mezzi in coda che non riuscirebbero a sostare nelle immediate vicinanze sarebbero costretti a cercare parcheggio nelle aree circostanti il sedime aeroportuale. Tale condizione porta molto spesso gli autotrasportatori a lasciare incustodito l'automezzo in attesa di poter effettuare le operazioni di carico e scarico.

Questa condizione facilita l'accadimento di furti, problema molto sentito a livello Europeo che come detto comporta danni stimati in 8 Miliardi di euro e di cui il sistema italiano rappresenta il terzo posto dopo Regno Unito e Germania. A livello locale italiano, studi del 2014² hanno messo in evidenza come i settori più colpiti sia quello dell'area del Nord Ovest.

² Freight Watch International Supply Chain Intelligence Center



Figura 8 Densità dei furti ai mezzi pesanti e ai depositi della logistica in Italia nel 2014. La frequenza cresce dal verde al giallo fino alle punte massime e in rosso

Stante tale quadro, l'obiettivo principale del presente progetto vede l'ottimizzazione della parte di logistica dell'area Cargo City dell'aeroporto di Malpensa attraverso la realizzazione del Parcheggio denominato "Centro Servizi per l'autotrasporto Cargo". A fronte di tale realizzazione i benefici tecnici ed economici sarebbero notevoli, sia in termini di risparmio di tempi persi dovuti alle operazioni di carico/scarico in condizioni congestionate, sia in termini di sicurezza delle merci.

Oltre a tali obiettivi prettamente tecnici, la realizzazione dell'intervento permetterebbe di perseguire anche ulteriori obiettivi sociali-ambientali che migliorerebbero le prestazioni ambientali del sistema della Cargo City (oltre che come detto a scala nazionale del sistema dei trasporti e della logistica nell'ottica di rete).

Nel capitolo successivo verranno pertanto messi in evidenza tali elementi di efficientamento delle prestazioni ambientali.

3.2.2 Il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto

Come espresso nei paragrafi precedenti il presente progetto presente, oltre a soddisfare degli obiettivi tecnici, ha l'obiettivo di migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali del sistema logistica e cargo dell'aeroporto di Malpensa.

In Figura 9 vengono sintetizzati i diversi profili di efficienza che il progetto permette di perseguire, declinati secondo i tre pilastri della sostenibilità ambientale: economico, sociale ed ambientale.



Figura 9 Profili di efficienza ambientale e sociale del progetto

Non entrando nel merito degli aspetti prettamente economici, definiti in via indiretta nel paragrafo precedente, si vuole evidenziare come il progetto in esame sia in grado di migliorare il sistema dei trasporti, non solo nel suo complesso su scala nazionale ma anche a livello locale.



Dal punto di vista degli aspetti legati al sistema sociale va ricordato come, la possibilità di usufruire di un parcheggio sicuro ed attrezzato con i più alti standard di servizi, permetta all'autotrasportatore di ottenere condizioni di lavoro migliori, potendo soddisfare una serie di bisogni che all'interno di aree di parcheggio non autorizzate non potrebbe effettuare. In particolare il progetto prevede la presenza di servizi all'interno del fabbricato quali:

- Piano interrato: Servizi igienici: n° 30 vasi; n° 16 docce; n° 44 lavabi
 - Piano terra: Servizi igienici: n° 16 vasi; n° 8 docce; n° 20 lavabi
- Area ristoro: n° 1 lavatoio cucina; n°1 lavapadelle

Ciò permette una migliore condizione di riposo da parte dell'autotrasportatore con conseguenti benefici indiretti sulla sicurezza stradale.



In aggiunta a ciò con specifico riferimento alla sicurezza stradale, si ricorda come tra gli obiettivi del progetto PASS4CORE-ITA vi fosse proprio la riduzione dei parcheggi "illegali" al di fuori delle aree attrezzate in prossimità di svincoli con infrastrutture e/o centri abitati. Tali situazioni infatti possono generare fenomeni incidentali legati ad occlusione della visibilità da parte dell'automezzo in sosta e/o alla necessità di effettuare manovre in deficit di sicurezza per poter guadagnare la corretta visibilità. Tali elementi sarebbero di fatto eliminati garantendo la possibilità ai conducenti dei mezzi pesanti di poter sostare in sicurezza all'interno del



Elemento a carattere prettamente ambientale è invece correlato alla riduzione dei consumi che si possono ottenere attraverso l'eliminazione del traffico parassita e della riduzione dei tempi di attesa (con motore acceso).

Appare infatti evidente come non potendo fare riferimento a delle aree di sosta nelle parti della Cargo City di Malpensa, gli automezzi che devono attendere per l'accesso molto spesso si recano presso i vicini centri abitati.



Figura 10 Possibili percorsi ed aree soggetto a traffico "parassita"

Anche considerando gli spostamenti più vicini si avrebbe una distanza tra i 10 ed i 20 km. In termini di consumi questo si traduce nello schema riportato in tabella³.

Classe	Distanza [km]	FC [MJ]	Consumi singoli [l]
Automezzi pesanti	10	130,6	3,5
Automezzi pesanti	20	261,2	7,0

Considerando un traffico parassita generato dal sistema anche solo del 20% del traffico medio giornaliero attuale in approccio alla Cargo City il risparmio in termini di litri/annui si attesterebbe a valori tra i 181.770 ed i 363.541. Appare evidente come poter usufruire di un elemento di parcheggio che sia in grado di far sostare in sicurezza gli autocarri permetterebbe un risparmio di una risorsa non rinnovabile molto significativo. A tali valori si andrebbero poi a sommare i tempi di sosta con motore acceso degli autocarri.



Correlato alla tematica del risparmio di carburante vi è la tematica della qualità dell'aria e delle emissioni che, stante il contesto di intervento – Pianura Padana, risulterebbe particolarmente importante.

Facendo riferimento allo stesso database ISPRA e mantenendo invariate le ipotesi cautelative effettuate nella stima del traffico parassita (spostamento di breve percorrenza, tra i 10 ed i 20 km ed incidenza del 20% rispetto al traffico totale annuo che insiste all'ingresso della Cargo City) è possibile stimare il seguente quadro emissivo in relazione al PM10 ed agli NO_x.

³ Al fine di effettuare un primo calcolo di massima è stato preso a riferimento la banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia redatta da ISPRA - http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp/index_html

Classe	Distanza [km]	PM10 [g/km]	Nox [g/km]	Emissioni PM10 [kg]	Emissioni NOx [kg]
Automezzi pesanti	10	0,28	7,20	144,48	3.715,2
Automezzi pesanti	20	0,28	7,20	288,96	7.430,4

Il risparmio totale in termini di PM10 sarebbe notevole, tra i 150 ed i 300 kg annuo mentre per gli NOx il risparmio salirebbe di un ordine di grandezza, potendo risparmiare tra le 3,7 e le 7 tonnellate di emissioni.

Oltre all'emissione in aria va anche considerato il tema della diffusione di tali emissioni. Infatti la presenza di un parcheggio in prossimità della Cargo City, distante da possibili ricettori umani permetterebbe di allontanare la sorgente emissiva (l'autocarro) dal possibile ricettore. Cosa che non avverrebbe invece nell'ipotesi che gli autotrasportatori si possano fermare in prossimità di centri abitati e di aree con presenza di ricettori sensibili.

 Analoghe considerazioni si possono fare per quanto concerne l'inquinamento acustico. In particolare, oltre all'inquinamento del traffico degli autocarri che non potendo sostare in prossimità dell'area Cargo si troverebbero a percorrere chilometri magari in prossimità di centri abitati, si andrebbe a sommare la tematica correlata alla necessità di mantenere gli automezzi accesi anche in fase di sosta al fine di garantire le funzionalità della cabina nonché dei sistemi refrigeranti per tutti quei automezzi correlati al trasporto delle merci che devono mantenere la "catena del freddo".

Tale fenomeno può essere molto invasivo soprattutto se in prossimità dei centri abitati (e soprattutto in estate), in considerazione di una potenza sonora degli automezzi che può variare tra i 90 ed i 95 dB(A).

Anche in questo caso la presenza di un'area di sosta delocalizzata dei ricettori sensibili o abitativi permetterebbe un ulteriore miglioramento delle prestazioni dell'attuale sistema logistico a livello locale.

 In ultimo, il sopracitato aspetto del mantenimento della "catena del freddo", con conseguente necessità di mantenere i sistemi di alimentazione del mezzo sempre accesi ed i relativi surplus di consumi verrebbe ulteriormente efficientato attraverso la realizzazione del progetto. Infatti sono previsti delle colonnine elettriche (circa 35 stalli) che alimentano i generatori dei veicoli a temperatura controllata che trasportano prodotti surgelati, freddi, o a temperatura ambiente.

Dette colonnine saranno equipaggiate di presa di corrente 5 poli, 32 A, 400 V e dovranno essere dotati di sistema di localizzazione per la loro attivazione che potrà avvenire tramite APP o numero di telefono attraverso il numero di identificativo presente nella colonnina.

Le medesime colonnine potranno eventualmente essere utilizzate in futuro per l'alimentazione e la ricarica delle batterie per mezzi a trazione elettrica. Saranno installate sulle colonnine apposite prese dedicate a tale ricarica.



Figura 11 Sistema di ricarica elettrico

Tale sistema permetterà quindi di aumentare ulteriormente il margine di riduzione delle emissioni in atmosfera e perseguire un efficientamento energetico del sistema della Cargo City.

In conclusione appare evidente come il progetto in esame presenti diversi profili di miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema della logistica sia su scala nazionale che su scala locale. La realizzazione del progetto infatti permetterà quindi di ottenere dei benefici ambientali oltre a perseguire un'ottimizzazione dell'assetto della Cargo City, rendendo nel complesso il sistema più efficiente.

4 Localizzazione del progetto

4.1 Ubicazione

Il progetto in esame è interamente localizzato all'interno del sedime dell'Aeroporto di Milano Malpensa; il sedime aeroportuale, che si estende su una superficie complessiva di circa 12,5 km² (cfr. elaborato grafico allegato "T.01 – Inquadramento territoriale"), ricade nella provincia di Varese, e occupa porzioni del territorio dei comuni di Cardano al Campo, Somma Lombardo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate e Vizzola Ticino.



4.2 Il rapporto con gli strumenti di gestione aeroportuale

L'aeroporto di Milano Malpensa è oggi regolato mediante il Piano Regolatore Generale Aeroportuale di Malpensa (approvato con DM Trasporti 903/1987 e Decreto di Compatibilità ambientale DPCM 13/12/99 c.d. Decreto D'Alema), ma, anche in riferimento alla datazione di detti strumenti, è stato oggetto di un nuovo sviluppo e conseguentemente oggi per lo scalo in oggetto esiste un nuovo Masterplan aeroportuale (Masterplan 2035) approvato in linea tecnica da ENAC il 23.12.2019 (prot ENAC 0146503-P) e oggetto di procedimento di compatibilità ambientale in corso ai sensi dell'art.23 del Dlgs 152/06 e smi, avviato in data 30 giugno 2020 (ID-VIP 5359)

Entrando nel dettaglio del progetto in esame, la sua ubicazione nella porzione sud-ovest del sedime, già prevista nel Piano Regolatore Generale Aeroportuale di Malpensa sopra detto, interessa complessivamente una superficie pari a circa 45.000 m², di cui 33.000 m² di pertinenza dell'area di parcheggio e 12.000 m² destinati all'area di servizio (comprendente 930 m² del nuovo fabbricato). L'intervento ricade nel solo

comune di Lonate Pozzolo.

Di seguito uno stralcio della tavola 2.2.2a del Piano Regolatore Aeroportuale in cui l'area in esame è indicata come "Area per servizi tecnici di supporto ed integrativi alle attività aeroportuali" (si veda anche la tavola "T.02 – Inquadramento della pianificazione").

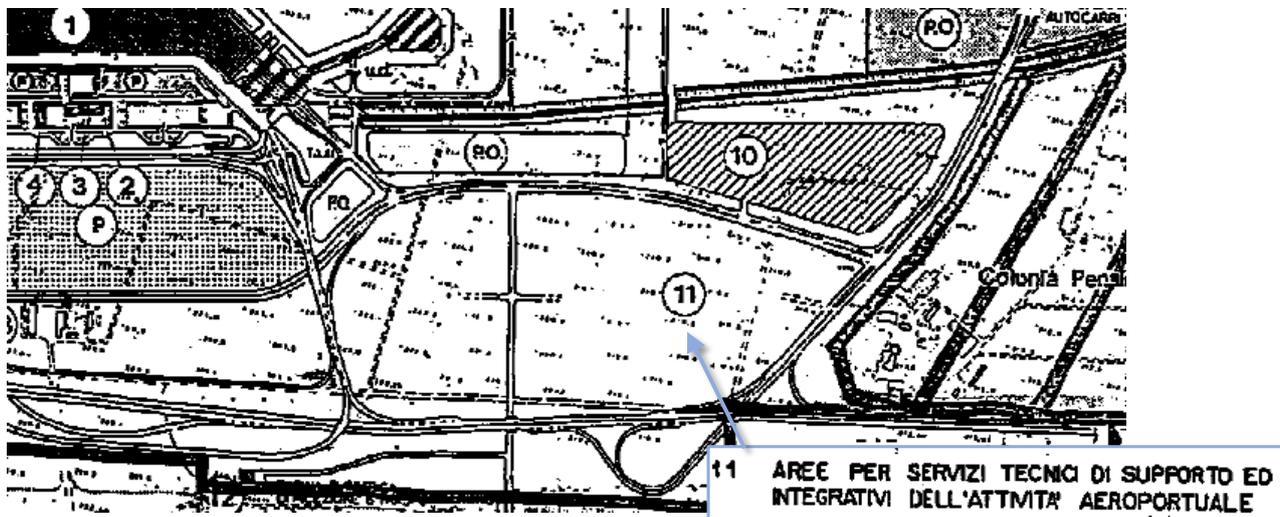


Figura 12 Stralcio Piano Regolatore Generale Aeroportuale di Malpensa

Il Masterplan 2035 (il cui iter di compatibilità è in corso) per la medesima zona prevede al punto 4 dedicato a "Area merci e servizi aeroportuali" l'intervento 4.08 denominato "Centro servizi cargo" confermando quindi la destinazione e specificandola in merito alle attività cargo.



4.3 Caratteristiche dell'area di ubicazione dell'intervento

La superficie che verrà occupata dall'intervento in progetto è attualmente costituita principalmente da aree indicate dall'uso del suolo (fonte DUSAF) come "cave" e da una zona caratterizzata da "boschi a latifoglie" (cfr. elaborato grafico allegato "T.08 – Carta dell'uso del suolo").

In merito alla presenza di elementi tutelati, si evidenzia che l'area di intervento, così come tutto il sedime aeroportuale, ricade in una porzione di area vincolata ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi, co, 1 lett. f) relativa ai parchi e alle riserve nazionali o regionali, nonché ai territori di protezione esterna dei parchi; nello specifico si tratta dell'area protetta del Parco regionale lombardo Valle del Ticino (cfr. elaborato grafico allegato "T.04 – Carta dei vincoli e delle tutele").

Come meglio spiegato nella tabella 9, l'intervento in esame rientra in un contesto che non presenta una valenza ecologica, interessando un'area interna al sedime aeroportuale e, come detto, quasi per la maggior parte definita come "cave" dalla cartografia regionale DUSAF (Destinazione d'Uso dei Suoli Agricoli e Forestali). Per la restante parte, indicata come bosco di latifoglie, sarà comunque valutata la necessità di produrre una richiesta di autorizzazione al taglio del bosco insistente sull'area, mediante procedura

informatizzata, in base a quanto definito all'interno del Testo Unico in materia forestale (D.Lgs. 3 aprile 2018, n. 34), della L.R. n. 31/2008 (Testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale) e a quanto indicato nel regolamento chiamato "Norme Forestali Regionali" (RR n. 5/2007).

Infine si evidenzia la presenza, nell'area di progetto, di un deposito temporaneo di terre e rocce da scavo, derivanti da attività di cantiere relative alla realizzazione del "Collegamento ferroviario Terminal 1 -Terminal 2", anch'esso riferito all'ambito dell'Aeroporto. Detto deposito previsto nel Piano di utilizzo delle terre redatto dal proponente e approvato dall'Autorità competente alla compatibilità ambientale dell'intervento (d.d.s. n.8766 del 5.10.2012 della Regione Lombardia) è stato di recente oggetto di proroga fino alla data del 2024 per dar conto dell'attuazione delle iniziative previste del Piano di utilizzo citato.

Prima dell'avvio delle attività di cantierizzazione tale cumulo verrà allontanato dall'area oggetto di intervento, secondo le opportune modalità di gestione.

4.4 Attualità dell'intervento

Si fa notare che, a prescindere quindi dallo sviluppo della procedura VIA del MP2035, l'intervento è coerente con la pianificazione e la destinazione d'uso del suolo attuale e ha un suo ruolo ben definito tanto da risultare a tutti gli effetti valido ed attuale, motivo per cui si è attivata la presente verifica preliminare ai sensi dell'art. 6 co 9 dell Dlgs 152/06 e smi

5 Caratteristiche del progetto

Il progetto “Centro servizi per l’autotrasporto Cargo” è composto dai seguenti interventi:

- piazzale per la sosta dei mezzi, pavimentato con conglomerato bituminoso e pavimentazioni rigide ove necessario, avente una capacità di 154 stalli (di cui 119 per mezzi normali e 35 sia per mezzi normali che per mezzi frigoriferi), per una superficie di ca. 33.000 mq;
- zona destinata ad area di servizio con aree a verde per una superficie di ca 12.000 mq;
- fabbricato ad uso servizi, guardiana/security e predisposizioni per un ristorante. Il fabbricato avrà un'impronta in pianta di circa 930 mq;
- area di accesso al centro servizi dotato di cancello d'ingresso e aree parcheggio (54 posti auto e 5 posti automezzi pesanti);
- rotonda di svincolo secondo tre direttrici: direzione Cargo City, direzione parcheggio centro servizi per il trasporto cargo, direzione SP52.



Nello specifico, la superficie del parcheggio sarà caratterizzata dalle seguenti tipologie di finitura superficiale:

- Pavimentazione in manto in conglomerato bituminoso, nelle zone di transito / corselli;
- Pavimentazione in calcestruzzo nell'impronta delle aree di sosta degli automezzi, per garantire una maggiore durabilità;
- Aree a verde, con aiuole a prato.

In merito al nuovo fabbricato, l'edificio si sviluppa con un solo piano fuori terra ed un'altezza massima pari 5 m circa e di un piano interrato di altezza 3,5 m. I volumi sono suddivisi in piano terra, composto da 690 m² di spazi al chiuso e 240 m² di spazi all'aperto con copertura a tettoia, ed un piano interrato da 390 m² (totale superfici 1.320 m² corrispondenti a circa 4.600 m³).



L'area su cui sorgeranno i nuovi volumi si connette direttamente alle funzioni già presenti nella porzione sud del sedime aeroportuale esistente, adibita ad attività cargo. Sotto il profilo architettonico, lo sviluppo progettuale si basa sul ricorso alla tecnologia della prefabbricazione delle strutture e dei tamponamenti,

lasciando spazio all'eventuale realizzazione di strutture portanti in acciaio e/o miste acciaio/c.a., nell'ottica di favorire una riduzione dei tempi esecutivi e degli impianti connessi E minimizzando il ricorso a materie prime non rinnovabili.

Il fabbricato si prevede, per la ridotta altezza e peso, fondato su fondazioni dirette in CA (travi rovesce o plinti isolati).

Impianto fotovoltaico

Nell'ambito del progetto prevista la fornitura e l'installazione di un impianto fotovoltaico collegato alla rete elettrica di distribuzione pubblica in bassa tensione. L'impianto di tipo grid-connected avrà lo scopo di produrre energia elettrica immettendo in rete l'energia prodotta dall'impianto e non consumata per il fabbisogno dell'edificio. L'impianto sarà realizzato su edificio di nuova costruzione destinato ad uso servizi utenti parcheggio, con un'impronta a terra pari a circa 700m². L'impianto fotovoltaico proposto sarà connesso alla rete elettrica di bassa tensione (BT) del distributore locale, in accordo all'art. 13 del D.lg. 29.12.2003 n° 387 "Attuazione della direttiva 2001/77/CE relativa alla *promozione dell'energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili* nel mercato interno dell'elettricità".

Impianto illuminazione

L'impianto di illuminazione previsto sarà costituito essenzialmente da:

- Apparecchi illuminanti per l'illuminazione stradale in configurazione LED di potenza 158W, per l'illuminazione del parcheggio riservato ai camion e per l'illuminazione del parcheggio non recintato;
- Torre faro posizionata all'ingresso dell'area parcheggio nel centro della rotonda avente altezza f.t. di 30m.

Gli apparecchi illuminanti saranno rispondenti alle Norme CEI 34-21 (CEI EN 60598), avranno grado di protezione adeguato al tipo ed al luogo di installazione e i pali di sostegno saranno del colore previsto dalle prescrizioni comunali.

Impianto idrico sanitario fabbricato

Il fabbisogno di acqua per tutte le utenze idrico sanitarie sarà fornito dalla rete di distribuzione acqua potabile esistente a servizio dell'Aeroporto. L'acqua fredda in arrivo dall'acquedotto sarà filtrata da un filtro di sicurezza autopulente automatico.

Per la produzione di acqua calda sanitaria, saranno installati sulla copertura un adeguato numero di pannelli solari termici, in grado di fornire acqua calda nel periodo estivo senza l'ausilio dell'apporto termico dalla centrale dell'Aeroporto. Per le acque di scarico è prevista opportuna rete di raccolta e convogliamento alla rete di scarico esistente.

Impianto di raccolta acque piazzale e tetti

È previsto un impianto di raccolta delle acque di piazzale e del tetto del fabbricato che sarà dimensionato in base alla pluviometria dell'area di ubicazione del nuovo centro servizi. Saranno installate idonee vasche di raccolta acqua e vasche di laminazione che consentano di raccogliere le acque delle piogge più intense e la loro restituzione senza causare aumenti di portata in arrivo ai bacini di consegna attuali.

Le acque del piazzale saranno convogliate ad un sedimentatore/disoleatore opportunamente dimensionato e a seguito del trattamento le acque saranno inviate al punto di consegna finale delle acque bianche dell'Aeroporto.

Le acque piovane del tetto del fabbricato saranno raccolte tramite canali di gronda e convogliate a pozzetti cameretta che, mediante una tubazione interrata, consegneranno le acque verso i punti di consegna a valle del separatore.

Impianto di alimentazione per mezzi a temperatura controllata

Infine nell'ambito del progetto si è scelto di proporre una soluzione alternativa sostenibile all'avvio dei generatori diesel durante le soste. La soluzione prevede delle colonnine elettriche che alimentano i generatori dei veicoli a temperatura controllata che trasportano prodotti surgelati, freddi, o a temperatura ambiente. Dette colonnine saranno equipaggiate di presa di corrente 5 poli, 32°A, 400°V.

Le medesime colonnine potranno eventualmente essere utilizzate in futuro per l'alimentazione e la ricarica delle batterie per mezzi a trazione elettrica. Saranno installate sulle colonnine apposite prese dedicate a tale ricarica.

In generale la progettazione degli interventi verrà effettuata nel rispetto di quanto previsto dai Criteri Ambientali Minimi (CAM) di cui all'art. 34 recante "Criteri di sostenibilità energetica e ambientale" del D. Lgs. 50/2016 "Codice degli appalti" (modificato dal D. Lgs. 56/2017). Nello specifico, saranno adottati i criteri previsti dai c.d. "CAM edilizia" (DM 11/10/2017).

In riferimento alle aree di cantiere, oltre all'area operativa di realizzazione del parcheggio è prevista una zona adibita a cantiere base (come da immagine successiva). Tale area avrà carattere temporaneo e, essendo a ridosso della viabilità esistente non necessiterà della realizzazione di piste di cantiere.



In merito alla gestione dei materiali da scavo che saranno generati nel corso delle lavorazioni previste, in fase progettuale si verificherà la possibilità di gestire i materiali da scavo in regime di sottoprodotto al fine di improntare l'opera alla massima sostenibilità ambientale. Sarà pertanto pianificata una campagna di indagini ambientali, sulla base di quanto definito dall'Allegato 2 al DPR 120/17 e saranno sviluppate le procedure necessarie.

Stante la tipologia dell'intervento di progetto, la sua localizzazione prevista internamente al sedime aeroportuale, l'assenza di edifici residenziali nei dintorni e considerata la durata limitata delle attività di cantiere, si evidenzia come siano trascurabili le potenziali interferenze ambientali che potrebbero essere generate dalle lavorazioni. Si evidenzia che saranno comunque adottate tutte le azioni di prevenzione e mitigazione previste per le lavorazioni di cantiere: al fine di ridurre le vibrazioni generate dalle attività di cantiere si prevede l'utilizzo di macchinari a ridotta fonte di rischio, nonché l'interruzione delle lavorazioni che producono maggiori vibrazioni durante l'arco della giornata, in modo tale da limitare al minimo necessario l'esposizione alle vibrazioni meccaniche da parte dei lavoratori. Per limitare la produzione di rumore durante la realizzazione degli interventi in progetto, si prevede l'utilizzo di macchine a basso livello di rumorosità, oppure qualora il rumore non potesse essere eliminato e/o ridotto si prevede l'utilizzo da parte dei lavoratori di idonee schermature supplementari. La dispersione di polveri e fibre, in ultimo, viene risolta attraverso l'uso di nebulizzatori specifici ed opportunamente dimensionati alle esigenze del caso specifico. Il sistema di abbattimento polveri ha lo scopo di risolvere nel modo più efficiente il problema di abbattimento delle polveri volatili in tutti gli ambienti nei quali si svolgono attività movimentazione di materiale polverulento, come nel caso in esame.

6 Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Decreto di Compatibilità ambientale ex DPCM 13/12/99 (c.d. Decreto D'Alema) All'attualità è in atto un procedimento di VIA in relazione al nuovo Masterplan aeroportuale (Masterplan 2035)
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
<p>Altre autorizzazioni</p> <input checked="" type="checkbox"/> Piano regolatore Generale dell'aeroporto di Milano Malpensa denominato "Malpensa 2000" <p>L'aeroporto è oggi dotato di un nuovo Masterplan approvato in linea tecnica da ENAC il 23-12-2019 nelle more del provvedimento finale di approvazione che sarà conseguente ai pareri di compatibilità ambientale ed urbanistica</p>	<input type="checkbox"/> D.M. 13 febbraio 1987, n. 903, secondo le procedure dell'art. 4 della legge 449/85 (affidamento della gestione totale del sistema aeroportuale milanese)

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	_____
<p>Altre autorizzazioni</p> <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica <input checked="" type="checkbox"/> Valutazione di incidenza <input checked="" type="checkbox"/> Verifica preventiva dell'interesse archeologico <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione a trasformazione del bosco con taglio e sradicamento <input checked="" type="checkbox"/> Approvazione progetto e autorizzazione all'esecuzione delle opere	<input type="checkbox"/> Regione Lombardia <input type="checkbox"/> Regione Lombardia <input type="checkbox"/> Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio <input type="checkbox"/> Parco del Ticino <input type="checkbox"/> ENAC
<p>NB</p> <p>In data 16/07/2020 l' Innovation and Networks Executive Agency (INEA) ha comunicato ai proponenti che l'iniziativa PASS4CORE è stata ammesso a finanziamento e che devono essere a breve conclusi gli ulteriori</p>	

passaggi per la finalizzazione del “grant agreement” a partire dalla verifica ambientale. Per tale motivo, ed in considerazione dei benefici ambientali come sopra descritti, viene richiesta la presente Verifica Preliminare considerando che l'iniziativa è valida ed efficace, anche dal punto di vista ambientale, a prescindere dagli esiti del nuovo masterplan, in quanto a servizio dell'attuale esercizio aeroportuale, come testimoniato dalla sua previsione già nel Piano di sviluppo aeroportuale vigente

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 ⁴ :	SI	NO	Breve descrizione ⁵
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nell'area in cui è previsto il progetto in esame non sono presenti zone umide, zone riparie, foci dei fiumi paludi, acquitrini, torbe o bacini con acqua stagnante. Nell'intorno dell'ambito di intervento è presente una zona ripariale ubicata lungo le sponde del fiume Ticino, a circa 2 km dal perimetro dell'area di progetto.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti, né nell'area di intervento né nel territorio circostante, "zone costiere o ambiente marino" come indicato dall'art.142, co. 1, lett. a) e b), del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al D.Lgs. n. 42/2004.
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il progetto in esame è localizzato in un'area pianeggiante interna al perimetro della zona aeroportuale pertanto, non si rileva la presenza di zone montuose o forestali così come definite dall'art.142, co. 1, lett. d) e g), del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al D.Lgs. n. 42/2004. In merito alle aree forestali si evidenzia la presenza di un'area boschiva (pari a circa un terzo dell'area di progetto) indicata nella Carta di uso e copertura del suolo della Regione Lombardia (DUSAF 6.0) con il codice "31111 – boschi di latifoglie a densità media e alta governati a ceduo" regolamentata dal Piano Territoriale di Coordinamento del Parco lombardo della Valle del Ticino, approvato con DGR n. 7/5983 del 2 agosto 2001 (cfr. elaborato grafico allegato "T.08 – Carta dell'uso del suolo").

⁴ 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.

⁵ 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			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate⁴:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione⁵</i>
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il progetto in esame ricade nell'ambito del Parco Lombardo della Valle del Ticino (L. 394/1991).</p> <p>Non sono presenti siti della RN2000 in corrispondenza dell'area di intervento; nel suo intorno sono presenti: la ZPS "IT208031-Boschi del Ticino" e la EUAP "Parco naturale della valle del Ticino", entrambe a una distanza di circa 0,7 km dal perimetro dell'area di intervento; la ZSC/ZPS "IT1150001-Valle del Ticino" la ZSC IT2010012-Brughiera del Dosso" (entrambe a circa 1,5 km). (cfr. elaborato grafico allegato "T.05 – Carta delle aree naturali tutelate").</p>

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 ⁴ :	SI	NO	Breve descrizione ⁵
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>In merito alla qualità dell'aria, con riferimento al Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (PRIA) della Regione Lombardia, approvato con DGR n. 449 del 2 agosto del 2018, l'area di intervento ricade nella "Zona A – Pianura ad elevata urbanizzazione" e, a tale riguardo, la zonizzazione del territorio regionale relativa alla qualità dell'aria ambiente caratterizza l'intera zona dalla presenza di livelli sopra il valore limite/valore obiettivo per i seguenti inquinanti: NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, O₃. Il resto degli inquinanti è sotto il limite previsto dalla normativa. Nello specifico l'area di intervento è riferibile al sedime aeroportuale e rispetto a questo nel recente periodo sono stati eseguiti dei monitoraggi specifici in occasione dello spostamento dei voli dall'aeroporto di Linate all'aeroporto di Malpensa (27 luglio 2019 – 27 ottobre 2019). Da detti rilievi è emerso che nei due punti monitorati prossimi all'aeroporto di Malpensa su tutti gli inquinanti analizzati (PM₁₀, PM_{2.5}, NO_x, SO₂, CO, O₃ e C₆H₆) i valori di concentrazione siano sempre al di sotto dei limiti normativi (D.Lgs. 155/2010).</p> <p>In merito agli standard di qualità delle acque superficiali, dalla consultazione dei dati messi a disposizione da ARPA Lombardia, emerge che il corpo idrico superficiale più prossimo l'area di intervento, ovvero il fiume Ticino, è caratterizzato da uno stato ecologico e chimico "buono".</p> <p>Anche per quanto riguarda la qualità delle acque sotterranee, i dati registrati per i pozzi più prossimi all'area di intervento, indicano uno stato chimico "buono".</p>

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 ⁴ :	SI	NO	Breve descrizione ⁵
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'intervento ricade nel comune di Lonate Pozzolo che presenta una densità abitativa superiore ai 500 ab/km², ma inferiore ad una popolazione complessiva di 50.000 abitanti, tale da non essere classificato come "Zona a forte densità demografica", così come identificata dall'Allegato al D.M. n. 52/2015, punto 4.3.7 (cfr. elaborato grafico allegato "T.01 – Inquadramento territoriale). Inoltre si evidenzia che l'area di progetto ricade in una zona non urbanizzata del suddetto Comune; dall'uso del suolo infatti (cfr. elaborato grafico allegato "T.08 – Carta dell'uso del suolo") emerge come l'area residenziale di Lonate Pozzolo più prossima dista circa 3 km.</p> <p>L'abitato classificato come a Zona a forte densità demografica più vicino all'intervento è il comune di Busto Arsizio, da cui dista circa 10 km.</p>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>In corrispondenza dell'area di intervento è presente l'area tutelata per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi, co. 1 let. f) relativa "ai parchi e alle riserve nazionali o regionali, nonché ai territori di protezione esterna dei parchi"; nello specifico si tratta dell'area del Parco regionale lombardo Valle del Ticino (cfr. elaborato grafico allegato "T.04 – Carta dei vincoli e delle tutele").</p> <p>Nella zona di intervento non sono presenti zone di importanza storica, culturale o archeologica. Sono presenti un'area di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.) e due aree classificate come aree di interesse storico, archeologico ex art.10 del medesimo decreto, distanti circa 2,5 km dall'area di intervento (cfr. elaborato grafico allegato "T.04 – Carta dei vincoli e delle tutele").</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>In prossimità dell'intervento non sono presenti territori con produzioni agricole di particolare qualità (cfr. elaborato grafico allegato "T.08 – Carta dell'uso del suolo").</p>

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 ⁴ :	SI	NO	Breve descrizione ⁵
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Con riferimento all'Anagrafe e Gestione integrata dei Siti contaminati della Regione Lombardia/ARPA Lombardia e l'Anagrafe Regionale dei Siti Contaminati del Piemonte, l'area di intervento non interessa alcun sito. I siti più vicini distano circa 3 km dall'area di progetto.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In prossimità dell'area di intervento non sono presenti aree sottoposte a vincolo idrogeologico. La più vicina si trova ad una distanza di circa 7 km.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'ambito nel progetto non ricade in aree a pericolosità né a rischio alluvioni. È presente un'area classificata come a pericolosità bassa (evento raro) e Rischio moderato a circa 1 km. (cfr. elaborato grafico allegato "T.06 Carta dell'Idrografia e della pericolosità idraulica").
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ⁶	<input checked="" type="checkbox"/> Zona 4	<input type="checkbox"/>	Secondo la classificazione sismica del territorio regionale, il comune di Lonate Pozzolo in cui rientra il progetto in esame, è localizzato in Zona 4, caratteristica di una bassissima sismicità.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento rientra nel sedime aeroportuale dell'aeroporto di Malpensa e pertanto è sottoposto a vincolo di area aeroportuale.

9 Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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.)?	<i>Descrizione:</i> In merito all'uso del suolo allo stato attuale l'area, che presenta una superficie limitata (45.000 m ²) e risulta interamente all'interno del sedime aeroportuale, è		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi dell'opera sull'ambiente, in quanto l'area di intervento non modificherà il territorio al di fuori del sedime aeroportuale. Inoltre, in merito alla porzione dell'area di	

⁶ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9 Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<p>caratterizzata principalmente da siti di movimentazione di materiali e in parte da boschi di latifoglie. La realizzazione del progetto varierà tale classificazione.</p> <p>Per quanto concerne i corpi idrici, il corso d'acqua più vicino (il canale Villorosi) dista circa 1 km dall'area di intervento.</p>		<p>intervento caratterizzata da latifoglie si evidenzia il loro basso valore naturalistico in quanto la vegetazione potenziale è stata totalmente sostituita dall'invasione di specie alloctone e in particolare dalla robinia, dal ciliegio tardivo e dall'ailanto. Tali specie sono segno dell'impoverimento e della degradazione della vegetazione naturale e sono soggette a taglio in base alle indicazioni del Piano di Coordinamento Territoriale del Parco lombardo della Valle del Ticino che regola gli interventi nell'area. Difatti coerentemente con le indicazioni del PTC del Parco l'impatto può essere considerato non significativo anche in considerazione degli interventi di compensazione da concordare con l'Ente gestore in attuazione dell'art. 20.4 delle NTA che prevede: "Il cambio di destinazione d'uso dei boschi è di norma vietato, fatte salve le norme di deroga che, tenuto conto del valore ambientale delle aree, il Parco potrà concedere in considerazione della pubblica utilità dell'opera e delle previsioni della pianificazione territoriale e urbanistica. La deroga prevedrà le opere di mitigazione e le opere di compensazione che dovranno essere commisurate all'entità del danno al soprassuolo vegetale, ovvero all'impatto ambientale. Tali opere di compensazione consisteranno in lavori di rimboschimento, miglioramento forestale o ricostituzione di aree naturali da attuare su superfici commisurate agli impatti, temporanei e permanenti, causati e comunque pari a rimboschimenti uguali ad almeno il triplo delle aree disboscate o a miglioramenti forestali pari ad almeno il quintuplo delle stesse"</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: CANTIERE</p> <p>Stante la tipologia dell'intervento in progetto, in fase di costruzione si prevede l'utilizzo di materiale per la realizzazione della pavimentazione e per il fabbricato (conglomerato bituminoso, calcestruzzo, acciaio).</p>		<p>Perché: CANTIERE</p> <p>Non sono previsti potenziali effetti ambientali relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili, stante il volume contenuto degli approvvigionamenti, considerando il reperimento del materiale necessario da cave già autorizzate ed in parte riutilizzando il materiale proveniente dallo scavo.</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?
	<p>ESERCIZIO L'utilizzo di risorse durante la fase di esercizio è dovuto principalmente al consumo di acque ed energia previsti nel fabbricato principale.</p>		<p>ESERCIZIO In merito all'operatività dell'intervento, al fine di limitare l'utilizzo di risorse non rinnovabili, è prevista l'installazione di un impianto fotovoltaico collegato alla rete elettrica di distribuzione pubblica; inoltre l'impianto, che sarà di tipo grid-connected, avrà lo scopo di produrre energia elettrica immettendo in rete l'energia prodotta dall'impianto e non consumata per il fabbisogno dell'edificio mediante il punto di allacciamento alla rete elettrica dei servizi. Si evidenzia inoltre che è previsto un impianto di alimentazione per mezzi a temperatura controllata e predisposizione per mezzi elettrici; tale scelta, che rappresenta una soluzione alternativa sostenibile all'avvio dei generatori diesel durante le soste, prevede l'installazione di colonnine elettriche che alimentano i generatori dei veicoli a temperatura controllata che trasportano prodotti surgelati, freddi, o a temperatura ambiente. Le medesime colonnine potranno eventualmente essere utilizzate in futuro per l'alimentazione e la ricarica delle batterie per mezzi a trazione elettrica. Infine, per quanto concerne l'utilizzo di acque, si evidenzia che il fabbisogno sarà modesto, poiché relativo alle sole utenze idriche sanitarie, e sarà fornito dalla rete di distribuzione acqua potabile esistente a servizio dell'Aeroporto. Stante tali considerazioni, non sono previsti potenziali effetti ambientali relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili durante la fase di esercizio dell'opera in esame.</p>
3. Il progetto comporterà 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?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere si prevede la movimentazione ed il trasporto del materiale proveniente dagli scavi e dal materiale approvvigionato per la realizzazione della pavimentazione dei piazzali e del fabbricato.</p>		<p><i>Perché:</i> Stante le misure di sicurezza, prevenzione e mitigazioni finalizzate all'abbattimento delle polveri in atmosfera e alla riduzione dei livelli sonori attraverso l'utilizzo di nebulizzatori e macchinari a bassa rumorosità, nonché l'assenza di ricettori residenziali limitrofi all'area di cantiere, i potenziali effetti generati dagli interventi in progetto sulla salute umana possono</p>

9 Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
			ritenersi trascurabili. Per quanto riguarda il trasporto di materiale da e per i siti di approvvigionamento e smaltimento del materiale si specifica come i volumi trasportati possono ritenersi limitati, in merito al riutilizzo di parte del materiale all'interno del progetto in esame.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Per la realizzazione delle opere in progetto sarà necessaria la realizzazione di scavi, con la relativa produzione di terre.		<i>Perché:</i> Stante le tipologie di lavorazioni previste, i modesti quantitativi e la loro gestione, non si prevedono effetti potenziali significativi sull'ambiente.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> CANTIERE Durante la realizzazione del progetto si prevedono attività con movimentazione di materiali, tra cui attività di scavo. ESERCIZIO Durante l'esercizio dell'opera in esame, l'attività di maggior rilievo è caratterizzata dalla movimentazione dei mezzi pesanti che raggiungono il parcheggio.		<i>Perché:</i> CANTIERE Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, in quanto le emissioni polverulente generate dalle attività di cantiere possono ritenersi trascurabili in merito alla breve durata delle lavorazioni e della lontananza dei ricettori residenziali dalle aree di cantiere. ESERCIZIO La realizzazione degli stalli non determina di per sé un incremento dei traffici, bensì la riprotezione di una quota parte di stalli presenti ad oggi sul piazzale landside dei terminal cargo aeroportuali. Poiché attualmente la catchment area si estende per diverse centinaia di chilometri implicando tratte camionistiche di diverse ore che non consentono i rientri dei mezzi nelle loro basi, tale intervento garantirà una riduzione del traffico e una conseguente riduzione di emissioni di inquinanti in atmosfera.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Stante la tipologia dell'intervento in progetto, le uniche potenziali interferenze sono quelle inerenti il rumore dovuto alla movimentazione dei mezzi, e le emissioni luminose relative all'impianto di illuminazione del piazzale.		<i>Perché:</i> Data la lontananza di ricettori residenziali e la funzione delle opere in progetto, ovvero la sosta di veicoli, non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera in merito alle tematiche indicate. Si ricorda inoltre che il sistema di illuminazione, che si integra con il sistema più ampio dell'Aeroporto, è dimensionato per servire il parcheggio e la viabilità	

9 Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
				circostante.
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto prevede la realizzazione di una pavimentazione impermeabile e di un fabbricato, con al conseguente intercettazione di acque meteoriche. L'operatività del fabbricato determinerà la produzione di acque igienico-sanitarie.</p>		<p><i>Perché:</i> In merito alle acque piovane è previsto un impianto di raccolta delle acque di piazzale e del tetto del fabbricato che sarà dimensionato in base alla pluviometria dell'area di ubicazione del nuovo centro servizi. In particolare si è fatto riferimento alle indicazioni del regolamento regionale della Lombardia (RR 7/2017), per quanto riguarda le misure di invarianza idraulica o idrologica riferite non solo all'edificio in costruzione ma a tutta la nuova superficie occupata dal parcheggio. Saranno pertanto installate idonee vasche di raccolta acqua e vasche di laminazione che consentano di raccogliere le acque delle piogge più intense e la loro restituzione senza causare aumenti di portata in arrivo ai bacini di consegna attuali. Le acque del piazzale saranno convogliate tramite pozzetti sifonati ad un sedimentatore/disoleatore opportunamente dimensionato e, a seguito del trattamento le acque potranno essere inviate al punto di consegna finale delle acque bianche dell'Aeroporto. Le acque piovane del tetto del fabbricato saranno raccolte tramite canali di gronda e convogliate a pozzetti cameretta che, mediante una tubazione interrata, consegneranno le acque verso i punti di consegna a valle del separatore. Tali acque saranno inviate direttamente al punto di consegna finale acque bianche dell'aeroporto effettuando il by-pass del separatore. Infine per le acque igienico-sanitarie prodotte è prevista la realizzazione di un'opportuna rete di raccolta e convogliamento alla rete di scarico esistente. Stanti tali considerazioni è possibile affermare quindi che non sono previsti effetti potenziali significativi generati dal progetto sul suolo e sulle acque, grazie alla predisposizione del sistema di raccolta e gestione delle acque piovane e alla realizzazione della rete per le acque igienico-sanitarie prodotte. Tali sistemi</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?	
				garantiranno la raccolta è l'opportuna gestione delle acque evitando il rilascio di inquinanti nell'ambito idrico.
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La tipologia di progetto non determina potenziali rischi sulla salute e sull'ambiente. Inoltre l'area di intervento ricade in una zona priva di aree potenzialmente esposte a rischi.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi in merito ai rischi di incidente.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone 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?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento ricade in una zona vincolata ex art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi, co. 1 lett. f) relativa ai "parchi e alle riserve nazionali o regionali, nonché ai territori di protezione esterna dei parchi". Nello specifico si tratta di una porzione del Parco regionale lombardo Valle del Ticino. (cfr. elaborato grafico allegato "T.04 – Carta dei vincoli e delle tutele").		<i>Perché:</i> Non si rilevano effetti potenziali sull'area vincolata, in quanto l'intervento in esame rientra in un contesto che non presenta una valenza ecologica, interessando un'area interna al sedime aeroportuale e quasi completamente definita come "cave" dalla cartografia regionale DUSAF (Destinazione d'Uso dei Suoli Agricoli e Forestali). Tale evidenza si riscontra inoltre nel fatto che anche l'intera area aeroportuale rientra nel perimetro del Parco, non presentando, ovviamente, un qualsivoglia valore naturalistico.	
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 fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, 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> Oltre alle aree già indicate nella tabella 8 non sono presenti nell'area di progetto e nelle aree ad essa limitrofe altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto.		<i>Perché:</i> Stante l'assenza di altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico in prossimità dell'intervento, non sono previsti effetti potenziali significativi.	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità delle aree di progetto non sono presenti corpi idrici superficiali (cfr. elaborato grafico allegato "T.06 – Carta dell'Idrografia e della pericolosità idraulica"). Inoltre, per quanto riguarda il		<i>Perché:</i> In considerazione della tipologia dell'intervento, della scarsa profondità degli scavi previsti, delle lavorazioni previste e della localizzazione dei corsi d'acqua e della falda, è possibile affermare l'assenza di potenziali interferenze generate dall'opera sui corpi	

9 Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	livello di falda, dagli studi prodotti dall'Università degli studi di Pavia è emersa una Soggiacenza dell'acquifero interessante la zona compresa tra i 50 e i 30 m.		idrici superficiali e sotterranei.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: La principale arteria di adduzione del trasporto su gomma all'Aeroporto è la strada statale n. 336.		Perché: La realizzazione del progetto aiuterà a perseguire l'obiettivo di migliorare le condizioni di deflusso sulla viabilità, contribuendo a decongestionare le autostrade e le arterie stradali interessate dal progetto, poiché agli utenti viene offerta un'opzione affidabile che permette di rispondere ai periodi di riposo obbligatori, senza dover variare il proprio tracciato.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Il progetto si colloca nel contesto aeroportuale, antropizzato, pianeggiante e con scarsa intervisibilità, in quanto l'unica viabilità (SP52) da cui è visibile l'area di intervento si trova alla stessa quota dell'area in cui è previsto il progetto in esame.		Perché: Gli effetti potenziali del progetto sulla percezione del paesaggio non si ritengono significativi, in quanto l'opera non si trova in un'area ad elevata intervisibilità e gli interventi in progetto si riferiscono ad un parcheggio a raso e ad un fabbricato composto da un piano interrato e un piano terra. È stato inoltre verificato che l'altezza sia compatibile con il piano di delimitazione ostacoli dell'aeroporto di Malpensa.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Il progetto si colloca in un'area interna al sedime aeroportuale, caratterizzata principalmente da siti di movimentazione di materiali e in parte da boschi di latifoglie. La realizzazione del progetto determinerà la modifica dell'attuale uso suolo.		Perché: Gli effetti ambientali potenzialmente generati dalla realizzazione dell'opera possono ritenersi trascurabili in quanto la porzione dell'area interessata da boschi, pari a circa un terzo dell'intera area di intervento, non presenta un valore naturalistico; inoltre sarà verificata l'opportunità di concordare con l'Ente Parco le opportune misure di mitigazione e/o compensazione.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: L'area di progetto è ubicata in una porzione di territorio regolamentata dal Piano		Perché: In merito alla tematica del suolo, si ricorda che il Piano, così come indicato nelle NTA, tutela quegli elementi che formano il	

9 Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
realizzazione del progetto?	Territoriale di Coordinamento del Parco lombardo della Valle del Ticino, approvato con DGR n. 7/5983 del 2 agosto 2001.		patrimonio paesaggistico e naturale della Valle del Ticino; i boschi e le foreste, l'agricoltura, in termini di gestione e conservazione del territorio del Parco e tutti gli elementi che costituiscono l'ambiente naturale e il paesaggio della Valle. In considerazione di ciò i potenziali effetti sono da considerarsi trascurabili poiché l'area è ricompresa nel sedime aeroportuale e non interessa elementi con valore naturalistico significativo.	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle immediate vicinanze dell'area di intervento non sono presenti zone densamente abitate. Il centro abitato più vicino è quello di Lonate Pozzolo, localizzato ad una distanza dall'area di intervento di circa 3 km.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti potenziali del progetto, nelle sue fasi di costruzione e di esercizio, sulle aree abitate in quanto la tipologia di intervento previsto e la distanza con le zone densamente abitate sono tali da non indurre effetti potenziali significativi sulla popolazione.	
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 type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti ricettori sensibili né nell'area di progetto né nelle aree limitrofe.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti dell'opera su ricettori sensibili stante la tipologia ed entità degli interventi di progetto e l'assenza di ricettori sensibili in prossimità del sito di intervento.	
18.Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento, ubicata all'interno del sedime aeroportuale, è caratterizzata da una porzione di area boscata a latifoglie che presenta però un basso valore naturalistico, data la totale invasione di specie alloctone, segno dell'impoverimento e della degradazione della vegetazione naturale.		<i>Perché:</i> Gli effetti ambientali potenzialmente generati dalla realizzazione dell'opera posso ritenersi trascurabili, data l'assenza di aree di elevata qualità o che sono scarsamente disponibili nell'area di intervento e nelle zone ad essa limitrofe.	
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	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Per l'area in cui è previsto l'intervento non risultano note zone con particolare carico		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali generati dalla realizzazione dell'opera che possono creare particolari	

9 Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
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?	inquinante e/o soggette a danno ambientale.		forme di inquinamento non controllato.	
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 type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Si evidenzia come l'area di intervento sia posta su un territorio con pericolosità sismica bassa (Zona 4). In prossimità dell'area di intervento sono presenti aree a bassa pericolosità e rischio idraulico, che non interessano direttamente il sito in esame. L'area inoltre non soggetta a particolari condizioni climatiche avverse Pertanto, si può concludere che la zona in cui è previsto l'intervento non è posta su aree sensibili rispetto alle tematiche indicate.</p>		<p><i>Perché:</i> Data l'entità, la tipologia dell'opera e l'assenza di aree sensibili, non si rilevano problematiche ambientali connesse al progetto in esame.</p>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nell'intorno del progetto in esame la fonte principale di potenziali interferenze ambientali è riferita alle attività aeronautiche dell'Aeroporto di Milano Malpensa.</p>		<p><i>Perché:</i> In merito alla fase di realizzazione degli interventi di progetto, le interferenze ambientali previste possono considerarsi trascurabili rispetto all'operatività dell'Aeroporto. Allo stesso modo, in fase di esercizio progetto in esame, si precisa come il progetto in esame non determini incrementi di traffico veicolare, ma solo una riprotezione una quota parte di stalli già presenti ad oggi sul piazzale landside dei terminal cargo aeroportuali.</p>	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Si specifica come gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti all'area di intervento, stante la tipologia del progetto in esame, la sua entità in termini di dimensioni e la sua funzione.</p>		<p><i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dal progetto in esame.</p>	

10 Allegati

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.

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)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
T.01	Inquadramento territoriale	10.000	T_01_Inquadramento.pdf
T.02	Inquadramento della pianificazione	varie	T_02_Pianificazione.pdf
T.03	Configurazione dello stato attuale e di progetto	2.000	T_03_Stato_attuale_progetto.pdf
T.04	Carta dei vincoli e delle tutele	5.000	T_04_Vincoli_Tutele.pdf
T.05	carta delle aree naturali tutelate	5.000	T_05_Aree_naturali.pdf
T.06	Carta dell'Idrografia e della pericolosità idraulica	5.000	T_06_Idrografia_Pericolosità.pdf
T.07	Carta geomorfologica	5.000	T_07_Geomorfologia.pdf
T.08	Carta dell'uso del suolo	5.000	T_08_Uso_suolo.pdf

Il dichiarante

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁷

⁷ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.