

Aeroporto “Enrico Forlanini” – Milano Linate
Opere in variante al Masterplan di Linate 2030 nell’ambito
del progetto LAD (Linate Airport District)



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



1. Titolo del progetto

Opere in variante al Masterplan di Linate 2030 nell'ambito del progetto LAD (Linate Airport District)

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, punto10	“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

Il progetto “waterfront” era già previsto, individuato, definito ed approvato nell'ambito del Master Plan aeroportuale di Milano Linate 2030 (Piano di Sviluppo Aeroportuale – PSA), su cui il Decreto VIA n. 348/2019 ha espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo.

In seguito alle prescrizioni formulate nel DecVIA n. 348/2019, nella successiva Conferenza dei Servizi e rispetto al percorso di interlocuzione con l'ENAC tenutosi dal 2017 ad oggi, è stato sviluppato il nuovo progetto “waterfront”, da ora in poi denominato LAD (Linate Airport District). Nello specifico, il progetto ha subito alcune variazioni per quanto riguarda gli aspetti morfo-tipologici, volumetrici, di destinazione d'uso e di occupazione del suolo, riducendo gli impatti ambientali. La rimodulazione delle volumetrie tiene conto anche delle interlocuzioni avvenute tra la Società di Gestione e la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Milano nell'ambito della procedura di Verifica dell'interesse culturale di alcuni edifici risalenti all'impianto originario dell'aeroporto presenti tra il terminal e l'Idroscalo (vedasi sez 8 domanda 7).

L'intervento introduce una rigenerazione dell'ambito di notevole impatto sociale, che faciliterà l'accesso ad un'area naturale di grande pregio (Idroscalo), mettendola in diretto contatto con l'adiacente Parco Forlanini, la rete metropolitana milanese e lo scalo aeroportuale, in un rinnovato contesto di edifici moderni, di elevata qualità architettonica ed all'avanguardia in termini di sostenibilità.

4. Localizzazione del progetto

L'aeroporto di Milano Linate svolge un ruolo fondamentale all'interno del sistema aeroportuale regionale e nazionale, servendo la domanda di trasporto generata da una delle maggiori aree produttive presenti in Europa.

Profondamente inserito nella cintura urbanizzata del capoluogo Lombardo, nell'area Est della provincia, l'aeroporto di Linate ha sempre più consolidato nel tempo, un ruolo di "city Airport" (previsto anche dal Piano Nazionale degli Aeroporti e, quindi, confermato anche per il futuro), che giustifica la necessità di prevedere nell'ammodernamento graduale delle sue strutture, non solo interventi collegati alle attività aeroportuali all'interno e all'esterno del sedime, ma anche nuovi servizi con **funzioni di tipo urbano, complementari all'attività aeroportuale** e rivolti alla città e al territorio di riferimento, tra cui il "Linate Airport District".

L'aspetto più evidente di questo progetto di rinnovamento è infatti una nuova centralità degli spazi adiacenti l'aeroporto e, in particolare, la valorizzazione del rapporto con l'idroscalo.

In questo contesto, gli interventi previsti dal Linate Airport District prevedono la demolizione di edifici operativi, un tempo funzionali all'operatività aeroportuale ma che ad oggi rappresentano un ostacolo per l'accesso all'idroscalo, per lasciare spazio ad una piazza aperta al pubblico, affacciata sullo specchio d'acqua ed agevolmente accessibile anche dalla limitrofa fermata della linea metropolitana M4. Lo stesso terminal verrà inoltre modificato nella sua parte più prossima al bacino, aprendolo alla piazza ed al parco, in un'operazione di chiara integrazione tra infrastruttura aeroportuale ed ambito urbano.

Nell'immagine che segue vengono individuate le aree dove verranno realizzati gli interventi di progetto.

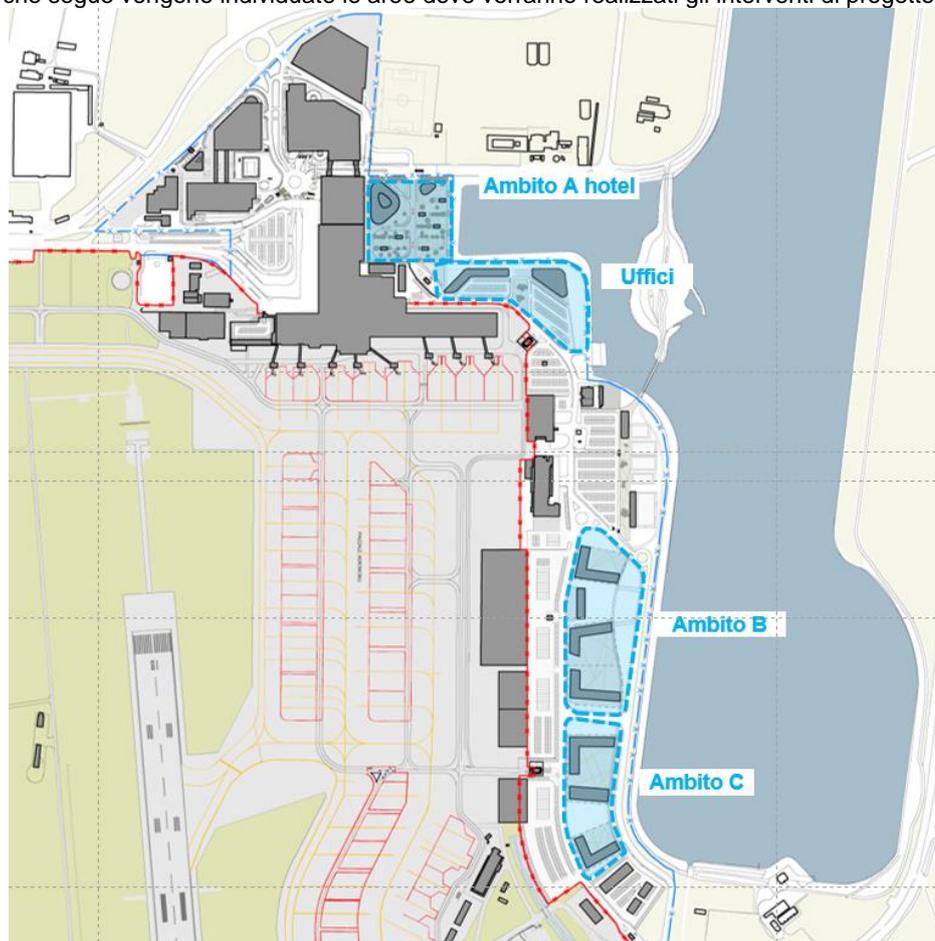


Figura 1 Ambiti di intervento

- **Ambito A Hotel** (area dove sorgerà il nuovo hotel e la piazza Idroscalo)
- **Ambito Uffici** (area dove si concentreranno gli edifici per uffici)
- **Ambito B** (attualmente occupato da uffici e parcheggi, dove si svilupperà il nuovo parco)
- **Ambito C** (area attualmente occupata da deposito carburanti e funzioni di supporto all'attività aeroportuale)

5. Caratteristiche del progetto

Lasciando inalterate le destinazioni d'uso delle funzioni previste nel Master Plan, ovvero terziario e ricettivo, l'attuale programma di sviluppo prevede una riduzione della distribuzione degli edifici all'interno dei singoli lotti e, di conseguenza, delle volumetrie ad essi collegate.

In particolare, si segnala che una parte degli edifici che da Master Plan si sviluppavano lungo le aree del sedime prospicienti la sponda ovest dell'idroscalo, comprese tra il suo limite meridionale e l'aerostazione passeggeri, nella nuova configurazione proposta dal Linate Airport District risulta trasferita nell'area compresa tra il terminal passeggeri e la Darsena. I lotti "B" e "C" posti più a sud, contrariamente alle previsioni del PSA approvato, **non verranno edificati**.

Nell'immagine seguente il layout previsto da Master Plan è messo a confronto con il layout della nuova proposta:



Figura 2 Confronto assetto finale Masterplan approvato / aggiornamento Luglio 2023

Relativamente all'hotel, il Master Plan prevedeva una superficie lorda complessiva di ca. 10.000 m², in un edificio di 5 piani e un'altezza di circa 19 m.

Il progetto del Linate Airport District propone per l'hotel un limitato incremento della superficie complessiva ed un aumento del numero di camere, operando una riduzione della superficie media delle stesse. Il concept prevede infatti la realizzazione di un albergo con una dotazione di 220 camere in un edificio che interessa una superficie complessiva di

circa 10.950 m², distribuita su 5 piani fuori terra e con un'altezza di circa 19 m. In copertura sarà prevista, inoltre, l'installazione di un impianto fotovoltaico.

Per quanto concerne gli edifici destinati a **terziario**, il Master Plan 2030 prevedeva nell'area in esame 2 blocchi uffici di 4 piani ciascuno con un'altezza di circa 14 m e una superficie lorda di 11.920 m² (5.520 m² lotto D1 + 6.400 m² lotto D2). Nel progetto dell'Airport District di Linate è invece previsto un solo edificio sviluppato su una superficie totale di 24.750 m², su 4 piani fuori terra con un'altezza di circa 16,20 m. Similmente all'hotel, anche per la palazzina uffici è prevista l'installazione di un impianto fotovoltaico sulla copertura vetrata delle corti.

Negli ambiti più a sud, identificati nel PSA 2030 come B e C, le nuove previsioni non sviluppano nuove volumetrie. Questo aspetto, unitamente al progetto per il nuovo parco, è sicuramente uno degli interventi più significativi in ottica di benefici ambientali, **in quanto rinuncia alla costruzione di nuovi fabbricati che nel masterplan approvato si sviluppavano per ca. 202.635 m³ e riporta a verde e ad area permeabile la quasi totalità dell'ambito B.**

Nell'ambito C invece è previsto **il mantenimento delle funzioni attuali di supporto all'attività aeroportuale airside**, spostando l'accesso nella porzione a sud del comparto in modo da allontanare il più possibile il traffico di mezzi pesanti dall'area del nuovo parco.

In sintesi, rispetto alle indicazioni di sviluppo complessivo previste dal Masterplan, che prevedevano per questi ambiti la realizzazione di volumetrie aggiuntive pari ad un totale di ca. **202.635 m³** si evidenzia che l'intervento attualmente in esame prevede la realizzazione di ca. **141.848 m³** e, quindi, di ca. il 70% della volumetria approvata.

Inoltre, si evidenzia che nella nuova configurazione proposta la totalità dei volumi degli edifici di funzione complementare previsti in questa fase di sviluppo sorgeranno su aree del Demanio in concessione a SEA, come si può osservare dall'immagine sottostante relativa alle 'Proprietà delle Aree'.

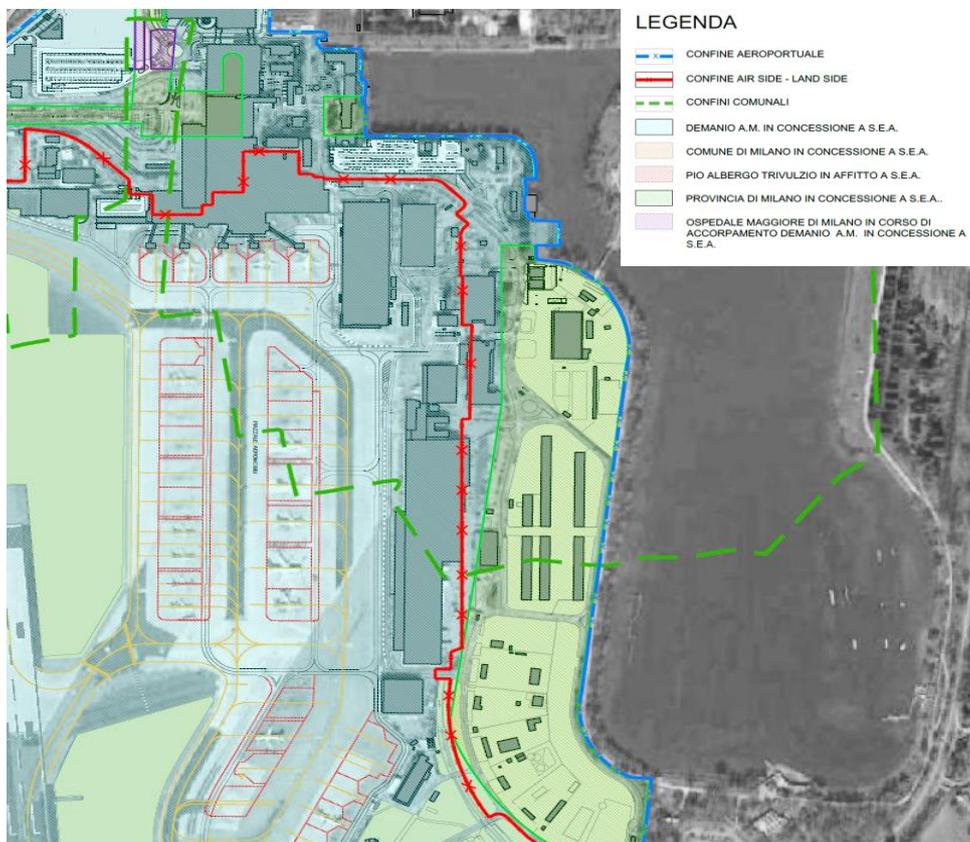


Figura 3 Stralcio dell'elaborato "MP005 – Proprietà delle Aree – Stato di Fatto" del Master Plan 2030

A seguire si riportano le tabelle di sintesi dei caratteri dimensionali dell'intervento e le relative variazioni rispetto al PSA 2030 approvato.

VOLUMETRIA COSTRUITA

La seguente tabella mostra le nuove volumetrie edificate in ciascuno degli ambiti considerati.

Ambiti	VOLUMI EDIFICATI (mc)		
	PSA 2030 Approvato	PSA 2030 aggiornamento Luglio 2023	Bilancio PSA aggiornato/PSA approvato
Ambito Hotel	38,415	41,610	+8%
Ambito Uffici	41,720	100,238	+140%
Ambito B	61,600	0	-100%
Ambito C	60,900	0	-100%
TOTALE	202,635	141,848	-30%

Come mostra il quadro di sintesi, complessivamente si evidenzia una decrescita (pari a ca. - 30%) delle volumetrie costruite rispetto a quanto già approvato nel PSA 2030.

Si segnala inoltre che negli ambiti B e C le nuove previsioni del progetto LAD escludono completamente le attività edificatorie, per concentrare i nuovi volumi previsti negli ambiti Uffici ed Hotel.

SUPERFICI TOTALI EDIFICI

La seguente tabella mostra le superfici totali dei nuovi edifici in ciascuno degli ambiti considerati.

Come superficie totale si intende la somma delle superfici di tutti i piani fuori terra comprese nel profilo perimetrale esterno dell'edificio.

Ambiti	SUPERFICIE TOTALE NUOVI EDIFICI (mq)		
	PSA 2030 Approvato	PSA 2030 aggiornamento Luglio 2023	Bilancio PSA aggiornato/PSA approvato
Ambito Hotel	10,005	10,950	+9%
Ambito Uffici	11,920	24,750	+108%
Ambito B	17,600	0	-100%
Ambito C	17,400	0	-100%
TOTALE	56,925	35,700	-37%

Come illustrato nella tabella ed analogamente alle relative volumetrie, si sottolinea complessivamente una forte decrescita della superficie totale costruita.

VOLUMI DI SCAVO

La seguente tabella mostra i volumi di scavo dei nuovi edifici in ciascuno degli ambiti considerati.

Il volume di scavo è stato stimato considerando la media di 1m di scavo per ogni edificio. Non sono previsti piani interrati.

Ambiti	VOLUMI DI SCAVO (mq)		
	PSA 2030 Approvato	PSA 2030 aggiornamento Luglio 2023	Bilancio PSA aggiornato/PSA approvato
Ambito Hotel	2,265	2,134	-6%
Ambito Uffici	2,980	5,873	+97%
Ambito B	12,550	0	-100%
Ambito C	8,975	0	-100%
TOTALE	26,770	8,007	-70%

A seguito delle modifiche intercorse al progetto LAD, i nuovi volumi di scavo si riducono in maniera significativa rispetto al progetto presentato nel PSA 2030 approvato.

Concentrando le volumetrie, infatti, e rinunciando alle grandi piastre di parcheggi semi-interrati che erano previste al di sotto degli uffici negli ambiti B e C, **sarà possibile evitare la gestione di ca. 18.763 m³ di terreno di scavo**, rispetto a quanto già pianificato.

Questo valore presenta un notevole beneficio ambientale anche riguardo gli aspetti di movimentazione e riporto delle terre scavate, oltre a ridurre il numero di mezzi in opera per la gestione delle stesse e conseguentemente, anche l'inquinamento prodotto.

AREE PERMEABILI

La seguente tabella mostra la quantificazione delle aree permeabili in ciascuno degli ambiti considerati.

Con il termine aree permeabili si intende la porzione di superficie territoriale priva di pavimentazione o di altri manufatti permanenti, entro o fuori terra, che impediscano alle acque meteoriche di raggiungere naturalmente la falda acquifera.

In questo caso è stato reputato significativo valorizzare i dati anche rispetto alla configurazione dello stato di fatto.

Ambiti	ESTENSIONE TERRITORIALE AMBITO (mq)	% AREE PERMEABILI (mq)				
		SDF	PSA 2030 Approvato	PSA 2030 aggiornamento Luglio 2023	Bilancio PSA aggiornato/PSA approvato	Bilancio PSA aggiornato/SDF
Ambito Hotel	20,000	3,100	2,500	3,050	+22%	-2%
Ambito Uffici	22,000	4,800	7,000	6,100	-13%	+27%
Ambito B	37,000	0	11,000	32,000	+191%	+100%
Ambito C	34,000	7,000	6,700	8,800	+31%	+26%
TOTALE	113,000	14,900	27,200	49,950	+84%	+236%

Il bilancio delle aree permeabili risulta estremamente positivo sia rapportato al PSA già approvato, sia rispetto alla configurazione dello stato di fatto.

In questo caso risulta significativo il dato relativo all'ambito B. Allo stato di fatto, infatti, l'area risulta **totalmente impermeabilizzata**, mentre con la nuova configurazione di progetto SEA prevede la **completa restituzione dell'area a verde**. Questo intervento, che investe un'area di larga estensione, apporta ampi benefici di carattere ambientale e nuove opportunità sociali e favore di tutto l'ambito dell'Idroscalo.

SPAZI PUBBLICI

La seguente tabella mostra la quantificazione degli spazi pubblici in ciascuno degli ambiti considerati.

Come spazi pubblici si intendono le aree di circolazione libera da parte dei passeggeri o fruitori dell'Idroscalo, attrezzate o verdi, inclusi i percorsi pedonali e ciclabili.

Ambiti	ESTENSIONE TERRITORIALE AMBITO (mq)	SPAZI PUBBLICI (PIAZZE- AREE VERDI-PERCORSI PEDONALI-CICLABILI)				
		SDF	PSA 2030 Approvato	PSA 2030 aggiornamento Luglio 2023	Bilancio PSA aggiornato/PSA approvato	Bilancio PSA aggiornato/SDF
Ambito Hotel	20,000	0	10,000	8,000	-20%	+100%
Ambito Uffici	22,000	0	7,400	7,900	+7%	+100%
Ambito B	37,000	0	18,000	34,000	+89%	+100%
Ambito C	34,000	0	11,000	6,300	-43%	+100%
TOTALE	113,000	0	46,400	56,200	+21%	+100%

In questo caso si sottolinea l'importanza dell'intervento rispetto allo stato di fatto. Nella configurazione attuale, infatti, nessuna delle aree considerate è dedicata alla fruizione pubblica, trattandosi prevalentemente di spazi accessori a servizio delle attività aeroportuali, aree per uffici, aree in disuso o aree di sosta.

L'ottimizzazione della capacità delle infrastrutture ha inoltre l'obiettivo di minimizzare l'occupazione di suolo e cubature fuori terra al fine di rendere l'opera correttamente inserita nel contesto ambientale e paesaggistico ed ottimizzare i consumi energetici attraverso l'impiego di fonti di energie rinnovabili. Inoltre, si sottolinea che, privilegiando l'accorpamento delle stesse nell'area adiacente l'aerostazione, saranno ridotti gli impatti generati dai cantieri delle opere, minimizzando i rischi di possibile interferenza con l'operatività aeroportuale. Concentrando difatti in unico lotto la maggior parte delle volumetrie destinate dal Master Plan a funzioni di tipo complementare dell'attività aeroportuale si riuscirà a garantire una gestione più efficace dei cantieri, ottimizzandone anche la durata. Il progetto non modifica le funzionalità dell'aeroporto stesso non comportando, pertanto, alcun potenziale incremento dei flussi di mezzi e persone, emissioni in atmosfera e rumore nell'area prossima dell'aeroporto.

La riduzione delle cubature per la realizzazione del nuovo progetto LAD rappresenta una grande ottimizzazione ed un miglioramento qualitativo dal punto di vista ambientale rispetto a quanto già approvato con il decreto VIA garantendo maggiore sostenibilità economica ed ambientale dell'infrastruttura ed una migliore percezione della qualità degli interventi nel territorio circostante.

Come anticipato, si evidenzia che la revisione dell'intervento LAD attualmente in esame prevede la realizzazione di ca.

141.848 m³ e, quindi, di ca. il 70% della volumetria approvata nel PSA 2030.

Inoltre, la modifica all'ambito LAD porterà notevoli benefici per quanto riguarda l'uso del suolo: la scelta di non edificare gli ambiti a sud "B" e "C" consentirà di ridurre i volumi di scavo di ca. il 70% rispetto alle previsioni del masterplan 2030 evitando la gestione di ca. 18.760 m³ di terreno.

Anche le superfici impermeabilizzate verranno drasticamente ridotte rispetto a quanto previsto per lo stesso ambito dal PSA approvato. Ad esempio, solo nell'ambito "B" (a sud del centro sportivo) è prevista una riduzione della superficie impermeabile di circa il 90% rispetto allo stato di fatto, riportando a verde circa 32.000 m² di aree oggi pavimentate.

Come anticipato precedentemente, in tale ambito sarà sviluppato un nuovo grande parco affacciato sull'idroscalo, ad uso pubblico e collegato da nuovi percorsi pedonali e ciclabili, che interesseranno non solo l'ambito LAD ma si potranno estendere all'intero perimetro dell'idroscalo e del territorio circostante, in un disegno integrato ed unitario, contribuendo a migliorare la continuità territoriale dell'area. Per raggiungere questo obiettivo, e al fine di garantire la valorizzazione ambientale e la fruizione della fascia prossima al bacino dell'Idroscalo è stata valutata la parziale rimozione della strada attualmente collocata in corrispondenza della sponda sud occidentale dell'Idroscalo, mantenendo la sola viabilità prevista nel retro del parco e dei nuovi edifici direzionali, come richiesto dalle prescrizioni ricevute in ambito VIA (Dec. VIA n.348 del 05/12/2019 punti E ed F)

Anche l'accessibilità pedonale alle varie aree oggetto dell'intervento sarà resa sostenibile e adatta alla fruizione da parte di tutte le categorie di utenza, ponendo in particolare massima attenzione alle esigenze delle fasce di popolazione più deboli e con specifiche esigenze, attraverso l'abbattimento delle barriere architettoniche in tutto il comparto, e con un attento disegno delle zone d'ombra, delle aree di sosta e di riposo. Il bilancio dell'impatto sociale dei nuovi interventi si auspica quindi profondamente positivo e mirato alla totale inclusività e partecipazione della collettività.

Per quanto riguarda l'accessibilità veicolare, al fine di promuovere l'uso del trasporto pubblico e favorire la riduzione delle emissioni dovute all'utilizzo dell'automobile per raggiungere l'ambito dell'Idroscalo, saranno previsti parcheggi privilegiati per veicoli elettrici e car sharing, fornite di postazioni di ricariche elettriche ad uso di veicoli privati, taxi, rental cars e shuttles.

Le aree di sosta, il cui numero di stalli è rimasto invariato rispetto a quanto previsto dal Masterplan, saranno costituite da pavimentazioni drenanti in modo da non gravare sulla permeabilità del terreno, e verranno integrate di alberature funzionali alla termoregolazione naturale degli stati termici del suolo e utili all'ombreggiamento dei veicoli.

Le aree verdi, in particolare il nuovo parco, sarà un elemento cardine a favore del bilancio positivo dell'ecosistema dell'ambito, tassello fondamentale per l'adozione di strategie per massimizzare la resilienza dell'area ai mutamenti ambientali causati dal cambiamento climatico. Si specifica che per l'area a verde destinata a parco urbano nel progetto LAD, di estensione pari a circa 36 mila metri quadri, le relative modalità di fruizione saranno concordate insieme a ENAC e con gli Enti territorialmente interessati attraverso un apposito atto convenzionale.

I sistemi di illuminazione esterna saranno costituiti interamente da apparecchi illuminanti a LED gestiti con sistema DALI, alimentati esclusivamente da fonti di energia rinnovabile prodotta in loco.

Le iniziative di sostenibilità non riguarderanno solamente le strategie di sviluppo degli spazi aperti, ma anche la progettazione dei singoli edifici.

I nuovi fabbricati saranno concepiti ad elevate prestazioni energetiche e con un impatto climatico quasi nullo, mirando a ridurre l'operational carbon, cioè le emissioni prodotte durante l'utilizzo dell'edificio, ma anche l'embodied carbon grazie ad una progettazione mirata: flessibilità strutturale e degli spazi interni, disassemblabilità, modularità e scelta appropriata dei materiali.

Gli edifici saranno realizzati in linea con i Criteri Ambientali Minimi (CAM). Seguendo tali linee guida, l'edificio potrà essere in grado di soddisfare alcuni dei Sustainable Developments Goals promossi dalle Nazioni Unite e potrà perseguire il raggiungimento dei principali protocolli di certificazione internazionali (ad esempio LEED, BREEAM, WELL).

L'aeroporto di Milano Linate, tra i pochissimi in Europa, ha ottenuto la più alta certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+ "Transition" di Airports Council International (Europe) – ACI EUROPE, l'associazione degli aeroporti europei, sulla riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂ negli aeroporti.

L'impegno di SEA sul fronte della sostenibilità e sul cambiamento climatico verrà mantenuto anche a seguito dell'installazione entro il 2025 del nuovo parco fotovoltaico in airside. La potenza installata è inferiore a quella di valutazione e ricade in area idonea ai sensi dell'art. 20 comma 8 punto c-bis.1 del DLgs n. 199/2021.

Di seguito l'ubicazione del nuovo parco fotovoltaico.

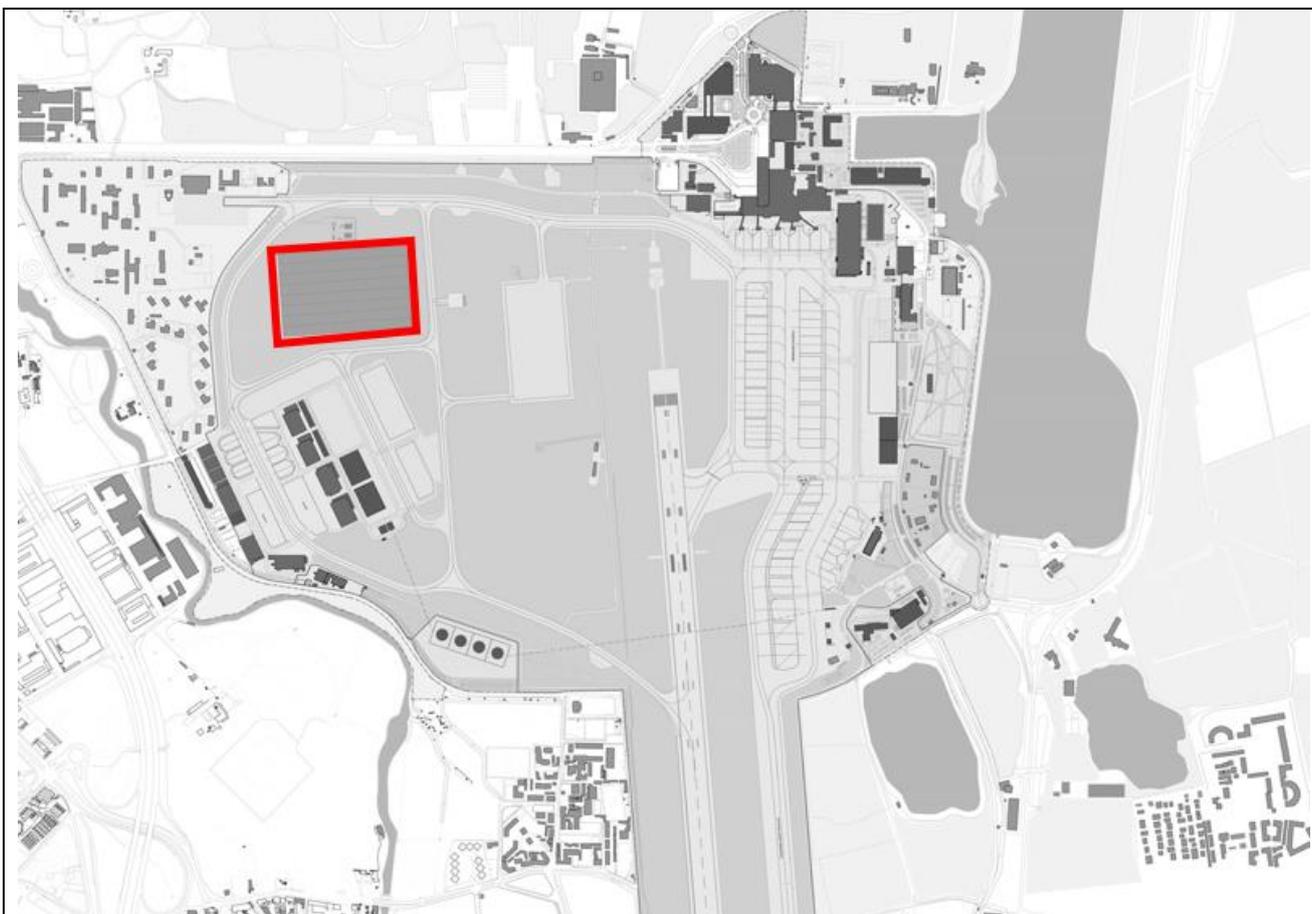


Figura 4 Stralcio planimetrico che individua l'ambito di intervento del nuovo parco fotovoltaico

Il progetto consentirà una riduzione delle emissioni prodotte dall'aeroporto e, quindi, una riduzione dei fenomeni di impatto ambientale. Inoltre, la promozione di tecnologie pulite come il fotovoltaico di ultima generazione incentiverà l'uso di trasporti più sostenibili, con la possibilità di realizzare nuove stazioni di ricarica per veicoli elettrici.

Il progetto consiste nella 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. Tutti i pannelli, la cui producibilità attesa è pari a circa 8GWh/y, sfrutteranno tecnologie antiriflesso per evitare qualsiasi tipo di interferenza con l'attività aeroportuale.

L'obiettivo finale è quello ridurre di circa il 5% annuo le tonnellate di CO₂ emesse a fronte del consumo di energia elettrica come effetto diretto e, indirettamente, ottenere un'ulteriore consistente riduzione di CO₂ mediante la conversione in elettrico di parte del parco mezzi aziendale e di altri investimenti sull'elettrico (conversione in elettrico della produzione termica e frigorifera, nuovi impianti di alimentazione aeromobili a 400 Hz) sfruttando l'energia prodotta dai suddetti impianti.

In sintesi, si assume che le modifiche al PSA approvato non comportino alcun potenziale incremento dei flussi di mezzi e persone, emissioni in atmosfera e rumore nell'area prossima dell'aeroporto, generando un miglioramento sotto il profilo ambientale e della sostenibilità rispetto a quanto già valutato.

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	MATTM - MiBACT (DM-348 del 05/12/2019)
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____

Altre autorizzazioni: Accertamento di conformità urbanistica del progetto attraverso la Conferenza di Servizi (CdS), che si è concluso con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile del 09/07/2021

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

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:

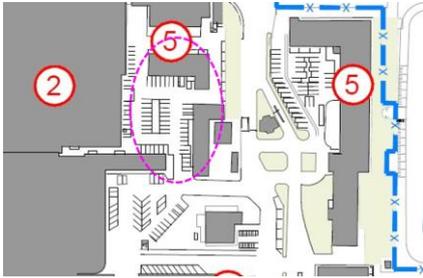
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	ENAC
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica	<input type="checkbox"/> _____
<input checked="" type="checkbox"/> Aggiornamento della conformità urbanistica già ottenuta (Accertamento di conformità urbanistica del PSA-aggiornamento luglio 2023-attraverso Conferenza dei Servizi ("CdS"))	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area del sedime aeroportuale di Linate non interessa alcun elemento indicato a lato, individuato secondo la classificazione definita dall'allegato al D.M. n.52 del 30 marzo 2015, punto 4.3.1.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il sedime aeroportuale non ricade in zone costiere e ambiente marino (D.Lgs 42/2004 art.142, c.1, lett. a).
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree di intervento non ricadono all'interno dell'elemento indicato, secondo quanto espresso al punto 4.3.3 dall'allegato del D.M. n.52 del 30 marzo 2015.
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"/>	L'aeroporto di Linate è limitrofo al Parco Regionale "Parco Agricolo Sud Milano".
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"/>	L'aeroporto di Linate è situato in un contesto ambientale in cui non sono presenti particolari condizioni da causare il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale.
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aeroporto di Linate è situato ad est dell'area urbana di Milano nei Comuni di Milano, Peschiera Borromeo e Segrate. Il comune di Milano, secondo quanto stabilito al punto 4.3.7 dell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, viene classificato come zona a forte densità demografica. Il comune di Peschiera Borromeo non rientra nelle zone a forte densità demografica in quanto non supera i 50.000 abitanti, lo stesso vale per il comune di Segrate.

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

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

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il sedime aeroportuale non ricade in aree vincolate dal punto di vista storico culturale e non si rileva la presenza di immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs 42/2004 e smi. Si rileva però la presenza di aree contermini ai laghi (art. 142 comma 1 lett. b) D.Lgs. 42/2004).</p> <p>Si segnala che ai sensi dell'art.12 del D.lgs. n.42/2004 SEA ha avviato un procedimento di verifica di interesse culturale per i beni mobili ed immobili aventi oltre 70 anni potenzialmente interessati dalle opere del PSA approvato. In via preliminare è stata espressa dalla Soprintendenza una valutazione di vincolo rispetto a due immobili per uffici SEA collocati nei pressi del terminal – lato Idroscalo (vedasi stralcio planimetrico riportato in seguito: edifici cerchiati in magenta). Nella soluzione progettuale presentata quindi, diversamente da quanto previsto nel PSA approvato in cui ne si prevedeva la demolizione, SEA ha provveduto a modificare l'ipotesi di sviluppo tenendo conto del parere di vincolo, seppur non ancora formalmente trasmesso dagli Enti competenti.</p> 
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In prossimità dell'aeroporto non sono presenti territori caratterizzati da produzioni agricole di particolare qualità.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Come analizzato nell'ambito dello SIA del Masterplan, all'interno del sedime aeroportuale si trova l'Area Petrolieri di Milano Linate, attualmente oggetto di bonifica a seguito di un fenomeno di contaminazione per sversamento di idrocarburi.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In prossimità dell'opera in esame non sono presenti aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
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"/>	La porzione ovest dell'aeroporto di Milano Linate ricade per quanto riguarda il PGRA in zone perimetrate a rischio R4 e R2 mentre per quanto riguarda la consultazione del PAI nella fascia C con pericolosità P1 e P2. Si evidenzia che le aree oggetto di nuova edificazione dell'intervento LAD non ricadono in aree soggette a rischio e pericolosità.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/> Zona 3	<input type="checkbox"/>	Secondo la classificazione sismica, l'aeroporto di Linate è localizzato in Zona 3, a cui viene attribuito un livello di pericolosità sismica bassa (0,05 < ag ≤ 0,15 g)
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"/>	Si rileva la presenza di aree contermini ai laghi (art. 142 comma 1 lett. b) D.Lgs. 42/2004).

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica
 Ministero della Transizione Ecologica
 Direzione Generale Valutazioni Ambientali
 Modulistica VIA – 06/09/2022

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento comporterà modifiche sull'uso del suolo, in quanto le lavorazioni prevedono un incremento molto significativo di suolo permeabile rispetto al PSA approvato (+84%).		<i>Perché:</i> Gli effetti che si avranno saranno migliorativi rispetto alla situazione attuale poiché si ripristineranno a verdi aree che erano previste inizialmente impermeabili.
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"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento comporterà l'utilizzo di risorse naturali quali acqua, materiali ed energia in fase di realizzazione.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili. Ad ogni modo valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con <i>DM-348 del 05/12/2019</i> .
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<i>Descrizione:</i> Le attività previste per la realizzazione dell'intervento comporteranno scavi e realizzazione di strutture con conseguente produzione di sostanze che potrebbero essere nocive per la salute umana.	<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti significativi generati dall'opera sulla salute umana, in quanto l'entità delle sostanze prodotte si può ritenere esigua e solo in fase di cantierizzazione dove verranno adottate misure mitigative. Ad ogni modo valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con DM-348 del 05/12/2019.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Per la realizzazione dell'intervento si prevede la produzione di rifiuti solidi, provenienti dagli scavi per la realizzazione delle opere in progetto. Si sottolinea come i volumi di scavo previsti sono ridotti del 70% rispetto alle previsioni del PSA approvato.	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Non sono previsti effetti significativi generati dall'opera sull'ambiente stante l'entità dei rifiuti legati alla realizzazione dell'opera. Valgono pertanto le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con DM-348 del 05/12/2019.
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti,	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'intervento potranno essere generate emissioni di inquinanti in atmosfera dovuti alla presenza dei mezzi di cantiere necessari alle lavorazioni. Essendo i volumi di scavo inferiori rispetto al PSA approvato (-70%), la movimentazione del materiale sarà inferiore e di conseguenza i mezzi necessari alla sua movimentazione.	<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, le emissioni generate dai mezzi di cantiere possono ritenersi trascurabili in considerazione delle best practice che saranno adottate per minimizzare le emissioni. Ad ogni modo valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con <i>DM-348 del 05/12/2019.</i>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'intervento potranno essere generati livelli sonori legati alla presenza e al transito dei mezzi pesanti per il trasporto dei materiali. Essendo i volumi di scavo inferiori rispetto al PSA approvato (-70%), la movimentazione del materiale sarà inferiore e di conseguenza i mezzi necessari alla sua movimentazione.	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di		<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<i>Descrizione:</i> Nella realizzazione ed esercizio dell'opera potrebbero verificarsi sversamenti di sostanze inquinanti.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi generati dall'intervento in esame sul suolo e sulle acque, grazie al previsto sistema di gestione delle acque in cantiere ed in esercizio.	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non si prevedono rischi di incidente rilevante in quanto non sono presenti stabilimenti a rischio nelle vicinanze dell'aeroporto (fonte consultata: Inventario Nazionale degli Stabilimenti a Rischio di incidente Rilevante).		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi. Ad ogni modo valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con <i>DM-348 del 05/12/2019</i> .	
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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le lavorazioni e gli interventi previsti rientrano all'interno del sedime aeroportuale attualmente antropizzato. Ciò nonostante, sull'area di intervento ricade una zona vincolata ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. b) D.Lgs. 42/2004 "i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia".		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti potenziali significativi generati dall'opera; l'opera stessa mira ad aumentare le zone verdi riducendo la superficie impermeabile.	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento non sono presenti zone sensibili dal punto di vista ecologico non incluse in Tabella 8		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi sulle zone sensibili dal punto di vista ecologico, in quanto queste non sono presenti nelle vicinanze dell'intervento, che si ricorda essere interno all'attuale sedime 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?
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento è presente l'idroscalo di Milano un lago artificiale, che potenzialmente potrebbe essere interessato dalle lavorazioni previste per la realizzazione degli interventi.		<i>Perché:</i> Non sono previste potenziali interferenze generate dall'opera sui corpi idrici superficiali e sotterranei in quanto durante la fase di cantiere saranno adottare tutte le best practice per minimizzare le possibili interferenze. Ad ogni modo valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con DM-348 del 05/12/2019.
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"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In virtù delle lavorazioni previste nel sedime aeroportuale, si prevede la generazione del traffico di cantiere indotto da tali attività che potrebbe comportare interferenze sulla viabilità esistente.		<i>Perché:</i> Gli effetti potenziali dell'opera sui livelli di traffico della viabilità circostante risultano non significativi ed inferiori a quelli previsti precedentemente nel PSA approvato, in considerazione della riduzione dei volumi di scavo.
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> L'intervento, interno al sedime aeroportuale esistente, si colloca in un'area pianeggiante con scarsa intervisibilità.	<i>Perché:</i> Gli effetti potenziali dell'opera sul paesaggio non si ritengono significativi. Anzi, da un lato la riduzione delle cubature determinerà un miglioramento dell'aspetto paesaggistico dell'area, dall'altro la realizzazione del parco ha incrementato l'inserimento paesaggistico del "waterfront" sia da un punto di vista ambientale sia più spiccatamente fruitivo.
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> L'intervento in esame è interno al sedime aeroportuale attuale.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Gli effetti dell'opera sulla perdita di suolo non antropizzato risultano nulli in quanto verrà aumentata la superficie permeabile rispetto allo stato attuale.
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> L'intervento in esame è localizzato all'interno del sedime aeroportuale, pertanto ricade in un'area che ha già una sua destinazione d'uso e non prevede modifiche.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Non si prevedono effetti sul suolo generati dall'opera in esame, in quanto l'intervento ricade internamente nel sedime aeroportuale esistente.
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
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?	<i>Descrizione:</i> Il sedime aeroportuale ricade in tre comuni: Milano, Segrate e Peschiera Borromeo densamente abitati.		<i>Perché</i> Considerando che gli interventi di aggiornamento sono migliorativi rispetto a quelli previsti dal precedente PSA che ha ottenuto compatibilità ambientale, non si prevedono effetti potenziali dell'opera sulla salute umana della 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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle vicinanze dell'intervento (entro 500 metri) non si rileva la presenza di ricettori sensibili che potrebbero essere interessati dalla realizzazione degli interventi previsti.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti dell'opera su ricettori sensibili data la distanza dall'area 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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione dell'intervento non interessa risorse di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità, in quanto le lavorazioni sono confinate all'interno del sedime aeroportuale.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali della realizzazione dell'opera in merito ad aree di elevata qualità e/o con scarsa qualità in quanto le lavorazioni sono interne al sedime aeroportuale. Ad ogni modo valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con <i>DM-348 del 05/12/2019.</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'intervento è ubicato in un'area soggetta già ad inquinamento trovandosi in prossimità dell'Area Petrolieri dove si localizzano siti contaminati, attualmente oggetto di bonifica.	<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti significativi sull'ambiente in quanto è in corso la bonifica dei siti contaminati.
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> L'area di intervento è posta su un territorio di pericolosità sismica bassa (Zona 3) dove i terremoti sono poco probabili. In prossimità dell'aeroporto non si riscontrano zone a rischio frane, ma sono presenti aree a pericolosità idraulica.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Data la tipologia di interventi non si prevedono effetti significativi. Inoltre, l'area dove si realizzeranno gli interventi non ricade in nessuna zona a pericolosità idraulica o a rischio frana.
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"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Gli interventi previsti dal progetto di aggiornamento del PSA non determinano effetti cumulativi con altri progetti in previsione.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Non sono previsti effetti cumulativi legati all'intervento in oggetto.
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Stante la tipologia dell'intervento in esame e la sua localizzazione, non si prevedono effetti di natura transfrontaliera, in quanto gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti nell'intorno dell'intervento.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dall'intervento in esame.

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
T01	Inquadramento territoriale	1:10.000	T01_Inquadramento_territoriale.pdf
T02	Confronto Planimetria del masterplan vigente e di progetto	1:5.000	T02_Confronto_Planimetria_masterplan_vigente_e_di_progetto.pdf
T03	Carta dei vincoli e delle tutele	1:10.000	T03_Vincoli_e_tutele.pdf
T04	Carta dell'uso del suolo	1:10.000	T04_Uso_del_suolo.pdf
T05	Carta della pericolosità idraulica	1:10.000	T05_Carta_pericolosità_idraulica.pdf
T06	Carta delle Aree Protette	1:10.000	T06_Carta_Aree_Protette.pdf

Il/La dichiarante

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

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