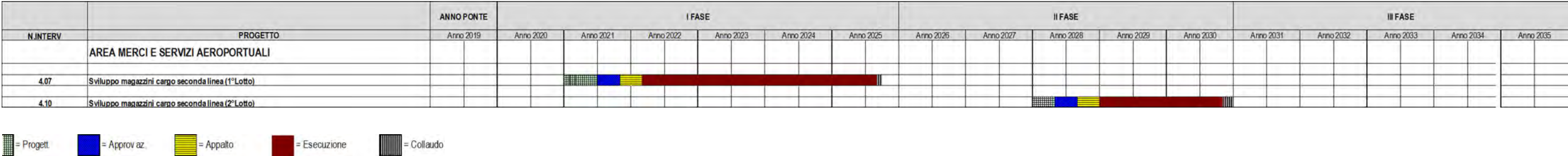


SCHEDA 4.4 - Magazzini cargo "seconda linea"

QUADRO DI SINTESI SCHEDA 4.4

CRONOPROGRAMMA

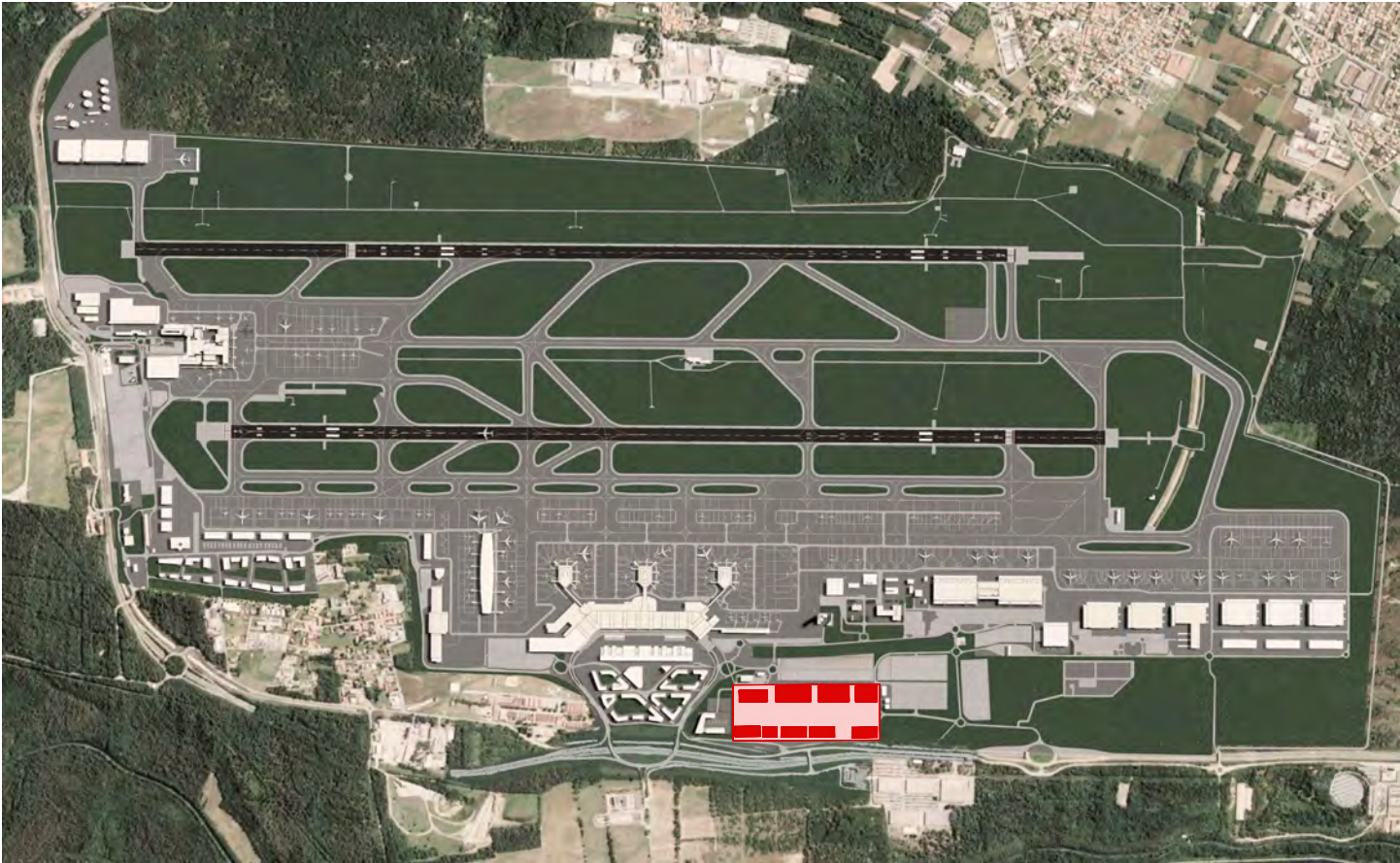


RIFERIMENTI DIMENSIONALI

INTERVENTO	FASE	S.COPERTA (mq)	SUPERFICIE (mq)	N° PIANI	S.TOTALE (mq)	h (m)	VOLUME (mc)	PROFONDITA' MEDIA DI SCAVO (m)	VOLUME DI SCAVO (mc)
Sviluppo magazzini cargo seconda linea (1°Lotto)	1	41.100			49.320	8 - 10	400.000	1	41.100
Urbanizzazioni 1° Lotto	1		71.200					0,35	24.920
Sviluppo magazzini cargo seconda linea (2°Lotto)	2	10.100			12.120	10	101.000	1	10.100
Urbanizzazioni 2°Lotto	2		29.200					0,35	10.220
TOTALE	-	51.200	100.400	-	61.440	-	501.000	-	86.340

INVESTIMENTI PREVISTI

INTERVENTO		2019-2025	2026-2030	2031-2035	TOT
Sviluppo magazzini cargo seconda linea (1°Lotto)	TERZI	€ 84.000.000			€ 84.000.000
Urbanizzazioni 1° Lotto	TERZI	€ 11.700.000			€ 11.700.000
Sviluppo magazzini cargo seconda linea (2°Lotto)	TERZI		€ 20.500.000		€ 20.600.000
Urbanizzazioni 2°Lotto	TERZI		€ 4.500.000		€ 4.500.000
TOTALE		€ 95.700.000	€ 25.000.000		€ 120.700.000



SCHEDA 4.4 - Magazzini cargo "seconda linea"	
Riferimento TAV. di PSA	Riferimento Cod. Intervento
Tav. MP_019 - Tav. MP_020	n° 4.07 - 4.10

INQUADRAMENTO GENERALE

DESCRIZIONE INTERVENTO

Al fine di rispondere alle specifiche richieste espresse dal mercato e fronteggiare in modo adeguato le previsioni di aumento del traffico merci stimate per l'aeroporto di Malpensa, il Masterplan ha pianificato anche lo sviluppo di nuove strutture cargo di "seconda linea", che risulteranno adiacenti alle infrastrutture aeroportuali esistenti della “Cargo city”, ad integrazione del sistema dei terminal cargo principali ("di prima linea"). L'area verrà collegata alla viabilità esterna (SS336) attraverso l'attuale svincolo di “Cargo city” e si è prevista la realizzazione all'interno del sedime aeroportuale di una nuova rotatoria e di un nuovo tratto viario di accesso.

Lo sviluppo dell'area in esame sarà possibile a seguito della demolizione dei fabbricati che attualmente occupano in maniera disomogenea e poco funzionale questa zona del sedime.

Lo schema distributivo previsto consente di ridurre al massimo le distanze e i tempi di movimentazione delle merci all'interno dell'aeroporto, conseguendo in tal modo di ottenere migliori risultati in termini di efficienza e funzionalità operativa e minore impatto in termini di consumi e ricadute ambientali.

La realizzazione della nuova area cargo di seconda linea inizierà in prima fase (anni 2019 - 2025), per essere poi completata in seconda fase (anni 2026 - 2030).

LOCALIZZAZIONE E ACCESSIBILITA'

La realizzazione di questi fabbricati è prevista in prossimità della "Cargo City", nell'area sud-ovest del sedime aeroportuale. I nuovi fabbricati ricadono nel comune di Ferno.

COMPATIBILITA' URBANISTICA / VINCOLI

L'area in esame rientra all'interno del sedime aeroportuale, per cui non sono necessari interventi di acquisizioni di nuove aree e non si rilevano particolari criticità con vincoli imposti da pianificazioni sovraordinate. Si è verificato che l'altezza degli edifici è compatibile con i piani di delimitazione ostacoli dell'aeroporto di Malpensa. La nuova area cargo di seconda linea si colloca al di fuori di tutte le zone di rischio.

L'intervento risulta compatibile anche con l'eventuale espansione futura delle infrastrutture aeroportuali verso sud-ovest.

DEMOLIZIONI

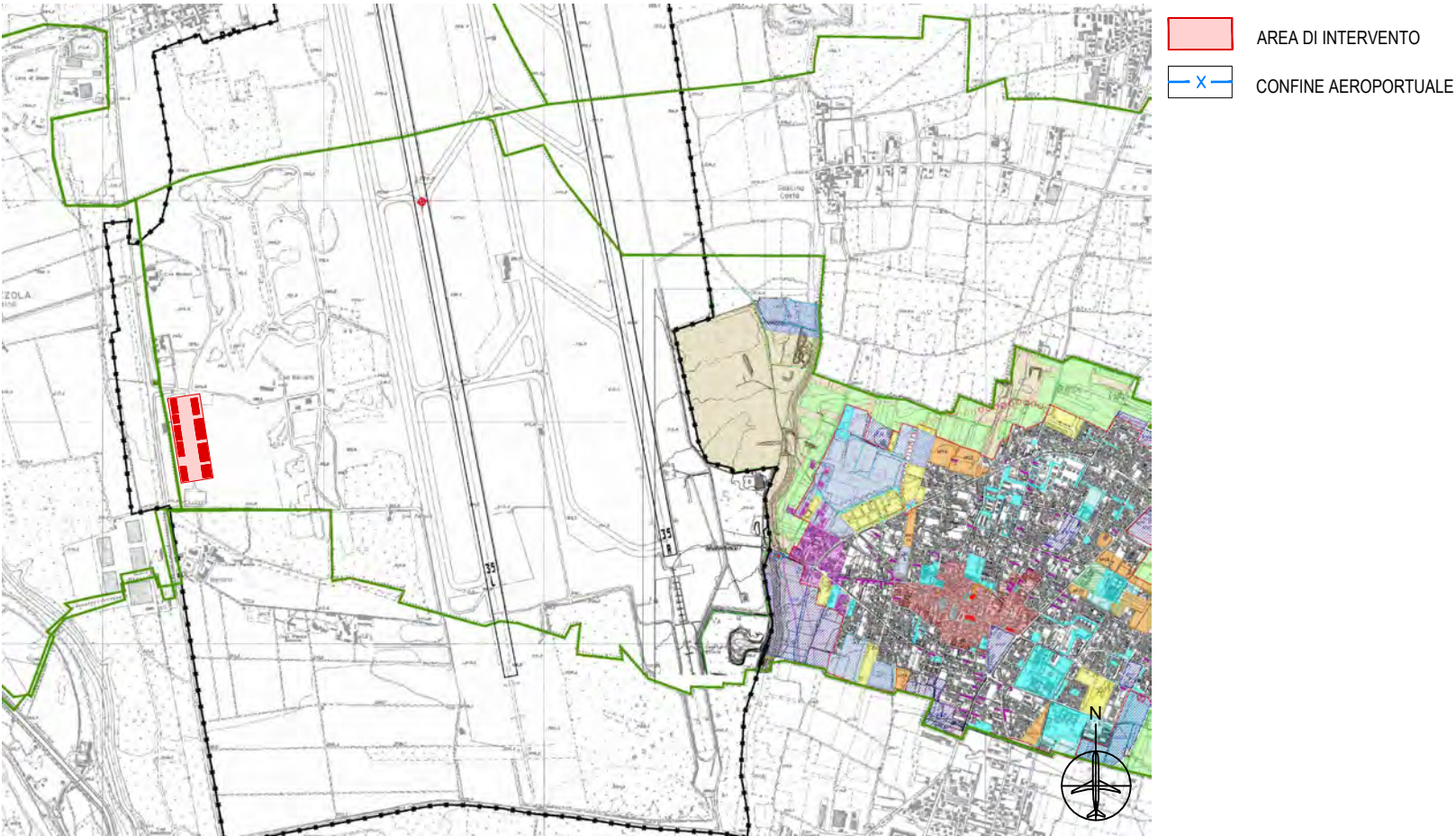
Al fine di rendere operativa l'area cargo di seconda linea, si procederà alla demolizione di tutti i fabbricati esistenti che insistono in questa zona già a partire dalla fase iniziale della prima fase, quando si darà progressivamente avvio alla realizzazione dei nuovi magazzini. Gli edifici da demolire cubano all'incirca 26.200 mc.

ASPETTI STRATEGICI E MITIGATIVI DI SINTESI

- Alcuni elementi di particolare importanza che dovranno essere considerati nelle future fasi progettuali sono:
- utilizzo di maglie strutturali modulari e ampie luci atte a garantire alto grado di flessibilità del layout interno e possibili differenti destinazioni d'uso nel tempo
 - preferenza per soluzioni costruttive prefabbricate, sia per quanto riguarda le strutture portanti che per i rivestimenti architettonici, al fine di ridurre sia i tempi di realizzazione del cantiere che le eventuali intereferenza con le altre funzioni aeroportuali
 - selezione di rivestimenti e finiture architettoniche a ridotto impatto ambientale-emissivo con alto contenuto di materiale riciclato e riciclabile
 - adozione di soluzioni impiantistiche tecnologicamente avanzate, ad alta efficienza energetica e che prevedano utilizzo di fonti energetiche rinnovabili
 - attento studio delle fasi di cantiere al fine di verificare gli impatti sull'operatività delle funzioni aeroportuali, che dovranno essere mantentute in esercizio
 - aree di cantiere interne al sedime e distanti dai centri abitati
 - aree di stoccaggio delle terre contigue alle aree di cantiere (interne al sedime)
 - raccolta, filtraggio e riuso delle acque



Ortofoto - Inquadramento area di progetto



Pgt Ferno - Inquadramento area di progetto

SCHEDE DESCRITTIVE DEGLI INTERVENTI DEL MASTERPLAN AEROPORTO DI MALPENSA	COMMITTENTE :  SEA - Aeroporti di Milano	PROGETTISTI :  Via Sciesa 3 20135 Milano, Italia T +39 02 655913.1 - F +39 02 655913.60 milan@one-works.com	DATA : 27/11/2019	2 di 5

SCHEDA 4.4. - Magazzini Cargo "seconda linea"

Riferimento TAV. di PSA	Riferimento Cod. Intervento
Tav. MP_019 - Tav. MP_020	n° 4.07 - 4.10

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI

In prima fase si prevede la realizzazione di 7 fabbricati aventi una superficie complessiva di ingombro a terra pari a circa 41.000 m² ed un'altezza massima pari a circa 10 m per i fabbricati disposti più a nord, e di 8 metri per quelli posti nella porzione a sud dell'intervento. La volumetria complessiva risulta quindi pari a circa 400.000 m³.

In seconda fase si prevede la realizzazione degli ultimi 2 edifici, anch'essi con un'altezza di 10 m ed una superficie di ingombro complessiva pari a ca. 10.000 m². Ogni fabbricato sarà dotato di un piazzale antistante per la movimentazione, la sosta dei mezzi pesanti e le operazioni di carico/scarico e di un piccolo parcheggio operatori.

CARATTERISTICHE FUNZIONALI, STRUTTURALI E ARCHITETTONICHE

L'area su cui sorgeranno i nuovi volumi si conetterà direttamente alle funzioni già presenti nella porzione sud landside del sedime aeroportuale esistente, adibita attualmente ad attività di supporto tecnico e cargo.

Sotto il profilo architettonico, si ritiene che lo sviluppo progettuale dovrà basarsi 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, minimizzando il ricorso a materie prime non rinnovabili. Gli edifici saranno realizzati con una maglia strutturale modulare.

I nuovi edifici saranno dotati di impianti meccanici, elettrici, di sicurezza, di comunicazione e speciali atti a garantire le condizioni climatiche interne, di operatività, di sicurezza e affidabilità per svolgere le attività previste. Le strutture saranno equipaggiate di impianti finalizzati al riscaldamento, alla climatizzazione, al ricambio d'aria sanitario e alla protezione al fuoco degli spazi a destinazione prevalente magazzino.

Durante la redazione del progetto saranno tenute in considerazione tutte le prescrizioni contenute all'interno del quadro normativo locale, nazionale e comunitario, nonché gli standard definiti dalla letteratura di settore aeroportuale.

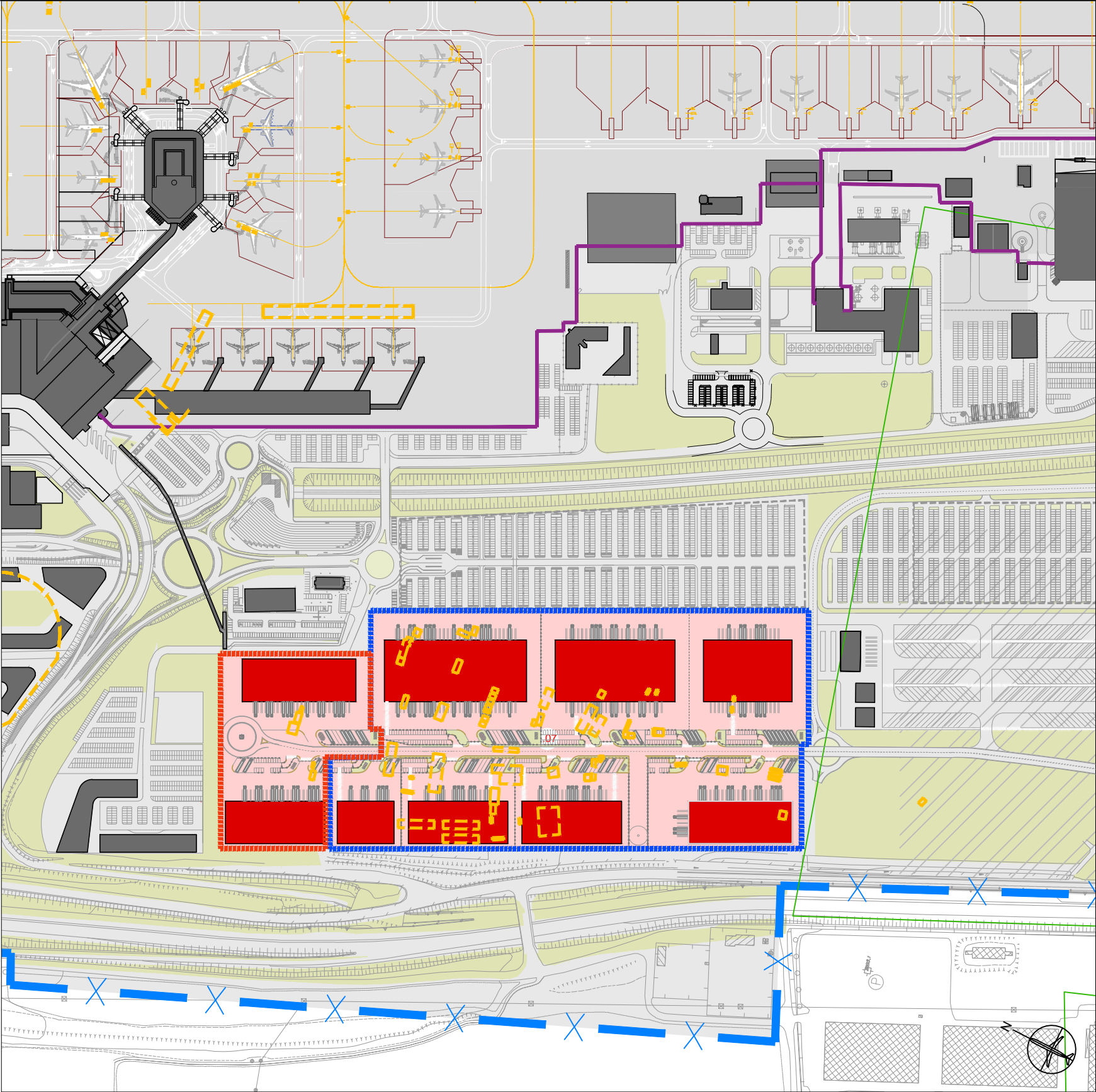
MISURE STRATEGICHE PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

Durante le fasi di sviluppo progettuale verranno valutate tutte le possibili azioni mirate alla riduzione dell'impatto ambientale e all'utilizzo di fonti rinnovabili.

E' quindi raccomandato ove possibile:

- l'utilizzo di materiali di finitura basso emissivi, ad alto contenuto di materiale riciclato e riciclabile;
- selezione di rivestimenti e finiture di minimo impatto e secondo gli indici cromatici non impattanti rispetto al contesto esterno
- impiego di apparecchi illuminanti LED (soprattutto per quanto riguarda le aree di viabilità e parcheggi);
- impiego di fonti rinnovabili per la produzione di energia per i fabbisogni primari (luce, riscaldamento acqua sanitaria, ecc.) li quali fotovoltaico, solare, geotermia.

Per quanto attiene la movimentazione/fornitura dei materiali e la gestione dei materiali derivanti dalle demolizioni/ rimozioni, si prevede la predisposizione di specifica documentazione (Risk Assessment, Checklist EASA, PSC, etc..) atta ad assicurare il pieno rispetto della safety aeroportuale, garantendo adeguate condizioni di sicurezza per addetti e passeggeri e il minimo impatto sui mezzi aeroportuali operanti in sedime.

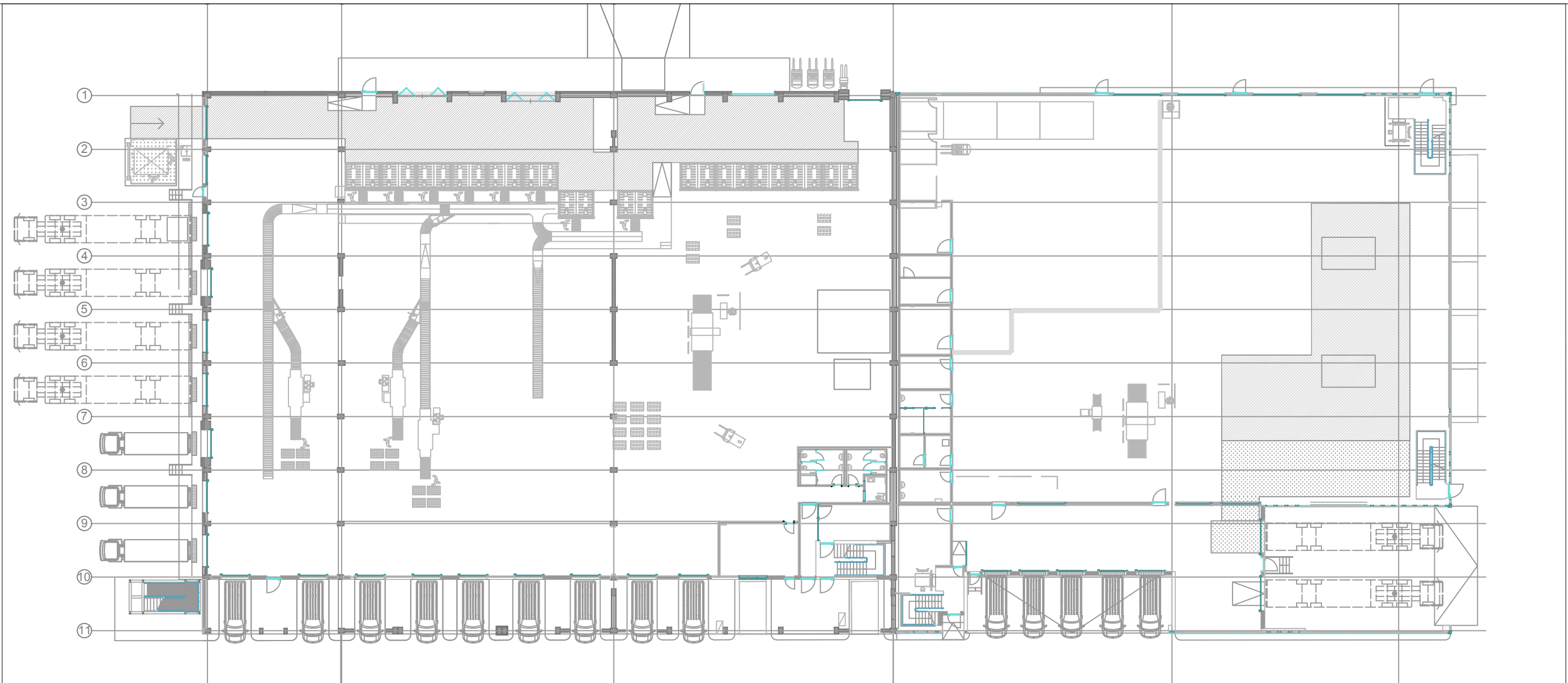


Planimetria generale Scala 1:5000

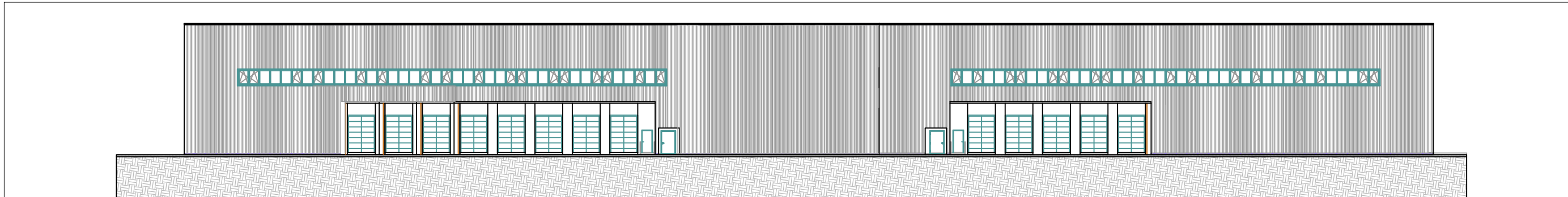
FASE 1 2019-2025	NUOVA COSTRUZIONE
FASE 2 2026-2030	URBANIZZAZIONI
FASE 3 2031-2035	DEMOLIZIONI



SCHEDA 4.4 - Magazzini Cargo "seconda linea"



1 Pianta piano terra tipologica



2 Prospetto tipologico



SCHEDA 4.4 - Magazzini Cargo "seconda linea"



3 Vista

