

**AEROPORTO DI MILANO MALPENSA
NUOVO “MASTER PLAN AEROPORTUALE”
PROCEDURA DI V.I.A.**



OSSERVAZIONI

Il presente documento è stato redatto sulla base di documentazione SEA con il contributo di



Indice

1	LA LOGICA DEL DOCUMENTO	5
1.1	<i>Lo stato degli atti.....</i>	5
1.2	<i>Le indicazioni.....</i>	6
1.3	<i>Il perché delle presenti "Osservazioni"</i>	8
2	I PRESUPPOSTI DELLE OSSERVAZIONI: I PUNTI CARDINE E LE VARIANTI	10
2.1	<i>Il Piano Nazionale Aeroporti: ruolo strategico di Malpensa ed indirizzi per il trasporto merci</i>	10
2.2	<i>Lo scenario di traffico che emerge allo stato: aggiornamento e nuove previsioni</i>	12
2.2.1	<i>L'aggiornamento dell'andamento del traffico: il traffico attuale.....</i>	12
2.2.2	<i>Le previsioni e gli scenari definibili.....</i>	13
2.3	<i>Studio di Area vasta Malpensa – Regione Lombardia.....</i>	15
2.3.1	<i>Le motivazioni dello studio.....</i>	15
2.3.2	<i>Sintesi dei risultati.....</i>	16
2.3.3	<i>Considerazioni finali.....</i>	19
2.4	<i>Studio della qualità dell'aria redatto da ARPA Lombardia</i>	20
2.4.1	<i>I dati rilevati.....</i>	20
2.4.2	<i>L'evidenza dei dati risultanti.....</i>	23
3	LA RIMODULAZIONE DEL MASTER PLAN	25
3.1	<i>Per quale motivo.....</i>	25
3.2	<i>Le invarianti del Master Plan</i>	25
3.3	<i>Le indicazioni derivanti dal territorio.....</i>	28
3.4	<i>Le indicazioni derivanti dalla qualità dell'ambiente.....</i>	29
3.5	<i>La proposta di rimodulazione e il ruolo delle fasi</i>	30
4	LA CONFIGURAZIONE AGGIORNATA DEL MASTER PLAN	33
4.1	<i>Il progetto infrastrutturale.....</i>	33
4.1.1	<i>Il cronoprogramma di realizzazione degli interventi.....</i>	33
4.1.2	<i>Interventi in corso (fase 0).....</i>	33
4.1.3	<i>Interventi di breve termine (fase 1).....</i>	34
4.1.4	<i>Interventi di medio termine (fase 2).....</i>	35
4.1.5	<i>Interventi di lungo termine (fase 3).....</i>	37
4.2	<i>Il progetto ambientale.....</i>	38
4.2.1	<i>Aspetti generali.....</i>	38
4.2.2	<i>Il cronoprogramma di realizzazione degli interventi</i>	39
4.2.3	<i>Interventi per la conservazione/ripristino della brughiera</i>	39
4.2.3.1	<i>Quantificazione degli interventi</i>	39
4.2.3.2	<i>Prima identificazione delle aree di intervento.....</i>	40

4.2.4	<i>Interventi per la ricostituzione della vegetazione forestale e prativa.....</i>	42
4.2.4.1	Quantificazione degli interventi	42
4.2.4.2	Modalità attuative e prima identificazione delle aree di intervento	43
4.2.5	<i>Interventi per la ristrutturazione e potenziamento della funzionalità ecologica</i>	43
4.2.5.1	Quantificazione degli interventi	43
4.2.5.2	Prima identificazione delle aree di intervento.....	43
4.2.6	<i>Le attenzioni per il perseguimento degli interventi ambientali.....</i>	46
5	IL RAPPORTO OPERA-AMBIENTE A SEGUITO DELLA NUOVA CONFIGURAZIONE.....	48
5.1	<i>I fattori che concorrono alla ridefinizione del rapporto Opera - Ambiente.....</i>	48
5.2	<i>L'integrazione della dimensione ambientale nella rimodulazione del Master plan</i>	49
5.3	<i>L'integrazione della dimensione territoriale nella rimodulazione del Master plan</i>	51

1 LA LOGICA DEL DOCUMENTO

1.1 Lo stato degli atti

La procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale relativa all'intervento in esame è iniziata in data 16 maggio 2011 e si è sviluppata con un confronto continuo tra il Proponente e l'Autorità competente al fine di ottimizzare la documentazione e gli approfondimenti che si sono resi necessari per meglio svolgere le valutazioni di competenza.

In quest'ottica sono state presentate dal Proponente delle integrazioni volontarie in due occasioni e si è proseguito il confronto con un "sintetico contraddittorio", in data 18 settembre 2012, tra il Proponente stesso e coloro che hanno presentato pareri ed osservazioni alla presenza della Direzione Generale Valutazioni Ambientali e della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, così come indicato dal comma 8 dell'art. 24 del Dlgs 152/06 e smi..

A seguito di quanto sopra nonché del continuo confronto detto, il Proponente ha ritenuto opportuno chiedere una sospensione del procedimento fino al mese di gennaio 2014 per poter verificare sia le ipotesi progettuali sia l'evolversi di importanti questioni che erano e sono in atto e che riguardano l'intera area in cui l'intervento in oggetto si inserisce.

Il quadro che ne discende è riportato in Tabella 1-1 Sintesi della procedura.

Periodo di riferimento	Tipologia documentazione	
2004 - 2011	Elaborazione di studi ed analisi propedeutiche e redazione del Master Plan aeroportuale	
2009 - 2011	✓ SIA	Elaborazione della documentazione
2011	✓ 16/05/2011	Presentazione istanza
	✓ 25/07/2011	<ul style="list-style-type: none"> • Termine presentazione Osservazioni del Pubblico • Avvio istruttoria tecnica
Maggio 2012	✓ I integrazioni volontarie	<ul style="list-style-type: none"> • Approfondimenti progettuali • Approfondimenti ambientali (Atmosfera - Ambiente idrico e Suolo e sottosuolo - Flora, Fauna ed Ecosistemi - Rumore - Paesaggio e beni culturali)
Giugno 2012	✓ 06/06/2012	<ul style="list-style-type: none"> • Ripubblicazione avviso sui quotidiani

Settembre 2012	✓ 18/09/2012	<ul style="list-style-type: none"> • Pubblico Contraddittorio convocato dal Ministero dell'Ambiente c/o Regione Lombardia
Novembre 2012	✓ II integrazioni volontarie	<ul style="list-style-type: none"> • Chiarimenti in merito alle procedure pregresse • Approfondimenti ambientali (Acustica territoriale – Vibrazioni – Atmosfera – Aspetti Vegetazionali ed ecosistemici – Studio di Incidenza)
Ripubblicazione avviso sui quotidiani	✓ 18/12/2012	Termine presentazione Osservazioni del Pubblico sul progetto ripubblicato: 16/02/2013
Parere Regione Lombardia	✓ 03/04/2013	Delibera di Giunta regionale della Lombardia relativa a parere positivo sul Nuovo Master Plan Aeroportuale
Sospensione del procedimento	✓ 11/04/2013	Con nota DVA del MATTM è stata concessa una sospensione del procedimento di 9 mesi per approfondimenti progettuali

Tabella 1-1 Sintesi della procedura

1.2 Le indicazioni

L'insieme della complessa ed articolata successione di eventi, osservazioni e disamina delle tematiche che riguardano il progetto in esame e che sono state alla base della richiesta del Proponente di sospendere il procedimento e, in questa fase, di proporre una chiave di lettura ottimizzata sembrano sintetizzabili in 5 punti che si pongono al tempo stesso come le indicazioni da cui la proposta attuale ha la sua origine.

Nello specifico i temi sono:

1. Coerenza delle previsioni di traffico
2. Osservazioni del territorio
3. Procedura di infrazione contro l'Italia per violazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione di habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche
4. Presenza di habitat di interesse comunitario
5. Strategicità dell'aeroporto nel sistema nazionale del trasporto aereo

Sono dunque questi i temi ai quali si è provveduto a dare una risposta in questo periodo di tempo e rispetto ai quali si sta lavorando e si ritiene opportuno relazionarsi. Nel seguito si forniscono dei cenni più approfonditi di tali aspetti che muovono dai seguenti presupposti:

- ✓ Per il tema 1. Come evidente nella Tabella 1-1 gli studi e il progetto per il nuovo master plan sono stati sviluppati in un periodo decisamente differente rispetto a quello attuale e la così detta "crisi economica" in atto non poteva essere presa in considerazione così come tutta una serie di eventi del quadro di riferimento programmatico che si sono verificati ed hanno mutato le condizioni al contorno. Preso atto di ciò sono stati sviluppati degli

- aggiornamenti e si è definito un più attuale scenario di traffico che si assume a riferimento e rispetto al quale si è potuto rimodulare il master plan stesso.
- ✓ Per il tema 2. Ad oggi, nella normativa e nella prassi italiana, non è codificato un momento che sia antecedente alla attivazione della procedura VIA, nel quale Proponente e Soggetti a diverso titolo interessati possano articolare un confronto in merito ad una iniziativa progettuale. Tale circostanza, anche nel caso del Nuovo Master Plan di Malpensa, ha condotto a lasciare celati una serie di tematiche che solo la procedura VIA con evidenza ha disvelato e che, in buona sostanza, possono essere sintetizzabili nei seguenti sottotemi:
 - Richiesta del territorio di poter essere parte attiva di uno sviluppo sociale e produttivo che sarà connesso alla nuova configurazione che potrà assumere l'aeroporto di Malpensa;
 - Richiesta di attenzione al rapporto con i sistemi ed i valori degli habitat naturali dell'area vasta e di quella locale
 - Richiesta di correlazione delle nuove iniziative con quanto già in atto a seguito di una serie di azioni conseguenti all'esercizio dell'aeroporto (sistema delle delocalizzazioni)
 - ✓ Per il tema 3. Come noto all'Italia è stata comunicato un procedimento di infrazione (procedura n.2012/4096 del 22.06.2012) per una presunta violazione della così detta "Direttiva Habitat". In ragione di ciò sia da parte del MATTM che degli Enti locali è posta la massima attenzione a questo tema in quanto i possibili esiti di questo provvedimento possono implicare diverse chiavi di lettura del progetto in esame. L'elemento centrale in tal senso è stato l'impegno della Regione Lombardia a sviluppare un apposito studio relativo a "*Studio di area vasta Malpensa. Attività di ricerca per gli adempimenti conseguenti alla procedura di infrazione 2012/4096 in merito a situazioni di degrado delle specie boschive di un'area del comune di Somma Lombarda (VA) ascrivibile all'attività di decollo e atterraggio nel vicino aeroporto di Malpensa*" redatto da Eupolis Lombardia e recentemente messo a disposizione. Detto studio fornisce ampi spunti di lavoro e delle certezze sul tema pur se ovviamente la conclusione dell'iter è in capo alla Comunità Europea e da questa potrà essere data la certezza finale.
 - ✓ Per il tema 4. Già nella documentazione presentata dal Proponente nei diversi documenti elaborati, anche in riferimento alle integrazioni volontarie, ma certamente nello studio presentato dalla Regione Lombardia, di cui al precedente punto 3, è emersa la presenza di habitat di interesse comunitario nell'area di intervento e la necessità di loro tutela e conservazione. Questo è un dato assunto che come si vedrà diventa centrale nell'azione di progettazione integrata che si propone.
 - ✓ Per il tema 5. Il già più volte considerato Piano Nazionale degli Aeroporti, dopo un articolato processo di revisione interno al Ministero Infrastrutture e Trasporti, sta giungendo alla conclusione del suo iter di formazione, così come lo stesso Ministro ha dato rappresentato in sede di Consiglio di Ministri attraverso l'informativa del 17 Gennaio u. s.. Tra le diverse scelte operate dal Piano nella sua ultima e definitiva formulazione, quelle che

in termini prioritari hanno concorso alla presente rimodulazione del Master Plan risiedono, in primo luogo, nella riaffermazione del ruolo strategico assegnato allo scalo di Malpensa e della conseguente necessità di renderlo competitivo non solo a livello nazionale, ma anche internazionale per far fronte alla prevista domanda di traffico che in tale contesto è prevista.

Il secondo elemento del Piano Nazionale Aeroporti che ha rivestito un ruolo sostanziale nella rimodulazione del Master Plan è costituito dalla individuazione dello sfruttamento delle specializzazioni esistenti come strategia attraverso la quale costruire una rete basata su asset strategici che diano risposte adeguate alle esigenze sia del trasporto cargo in stiva che a quello "all cargo". Tale ulteriore scelta pianificatoria trova implicito, nonché diretto riferimento nello scalo di Malpensa il quale, come noto, da più di un quinquennio assolve al ruolo di movimentare circa il 50% del volume delle merci aviotrasportate sull'intero territorio nazionale.

1.3 Il perché delle presenti "Osservazioni"

Le "indicazioni" richiamate nel precedente paragrafo sono diventate l'incipit dell'intero processo di rimodulazione in atto del "Nuovo Master Plan" quale strumento di organizzazione, regolamentazione e progettazione dell'Aeroporto di Malpensa.

L'esigenza di aggiornamento e rimodulazione del documento progettuale in oggetto è alla base della nota riscontrata dalla Direzione Generale Valutazioni Ambientali (prot DVA-2014-1729 del 23-3-2014) a cui ci si riferisce e con la presente relazione si è colta l'opportunità che la stessa Direzione ha dato al Proponente di presentare "Osservazioni".

Con tale ultimo termine in questa sede si è quindi inteso predisporre un documento che consenta all'Autorità Competente il proseguimento della fase istruttoria sulla base di una documentazione aggiornata ad oggi e che si possa confrontare con i più attuali obiettivi e input progettuali.

La rimodulazione della documentazione progettuale posta in valutazione che con la presente relazione si prospetta fonda la sua origine sul rispetto e sull'ottimizzazione dei seguenti aspetti:

- ✓ Aggiornamento degli scenari trasportistici assumendo la strategicità dichiarata dello scalo di Malpensa;
- ✓ L'utilizzo dei nuovi spazi demaniali (ex militari) per consentire all'infrastruttura aeroportuale di fornire l'adeguata offerta alla prevista domanda di traffico ed al contempo di porsi come una reale occasione socio-economica per il territorio, anche ad integrazione delle iniziative già in atto;
- ✓ Assumere come input di progetto, al pari di quanto sopra, anche la tutela e la valorizzazione degli habitat naturali;

- ✓ Aggiornare le fasi di sviluppo per meglio adeguare l'offerta alla domanda (come sopra intesa ovvero in senso globale cioè sia rispetto alla funzionalità infrastrutturale ma anche in riferimento al territorio e all'ambiente) e consentire il completamento delle verifiche della Comunità Europea nei confronti della procedura di Infrazione verso l'Italia;
- ✓ Aggiornare il rapporto opera-ambiente provvedendo a rileggere in modo integrato quanto già sviluppato nell'ambito dei documenti connessi allo Studio di impatto ambientale

2 I PRESUPPOSTI DELLE OSSERVAZIONI: I PUNTI CARDINE E LE VARIANTI

2.1 Il Piano Nazionale Aeroporti: ruolo strategico di Malpensa ed indirizzi per il trasporto merci

Nelle more del completamento dell'iter di formazione del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, il 17 Gennaio scorso, in sede di Consiglio dei Ministri, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha presentato un'informativa atta a tracciarne le motivazioni e le principali scelte tra le quali quelle riguardanti:

1. Linee direttrici di sviluppo del settore
2. Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale strategico e condizioni per l'individuazione degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale
3. Indirizzi per la rete per il trasporto merci

Nello specifico, per quanto attiene alle «*direttrici su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale e il suo risanamento economico-finanziario*», all'interno del novero di quelle riconosciute dal Piano nella economia della presente trattazione appaiono di particolare rilevanza quelle riguardanti:

- Creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso, per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;
- Superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;
- Incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi;

In altri termini, assunta quale finalità quella della sostenibilità e della competitività del complesso degli aeroporti nazionali, tali tre direttrici nel loro complesso identificano quale strategia atta a conseguire detta finalità la assunzione di una «visione di sistema», di una visione cioè volta all'organizzazione dell'insieme degli aeroporti nazionali in «reti o sistemi aeroportuali», avendo assunto quali requisiti per la loro identificazione la rispondenza ai nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, la vocazione dei territori, le potenzialità di crescita e la capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico

In coerenza con la centralità attribuita a detta visione di sistema, il Piano arriva alla *individuazione degli aeroporti strategici*, risultato ottenuto sulla scorta della seguente modalità:

1. Ripartizione del territorio nazionale in aree sovraregionali, sulla base dello schema NUTS-livello 1.

Le aree sovraregionali sono: Nord-Ovest, Nord- Est, Centro, Sud, Isole

2. Articolazione di ciascuna delle predette aree sovraregionali in bacini di traffico omogeneo, identificato come ambito con distanza massima di 2 h di percorso in auto da un aeroporto strategico, secondo la definizione datane al successivo punto 4.

I bacini di traffico così ottenuti sono: 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania, 6) Mediterraneo- Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia-orientale, 9) Sicilia-occidentale, 10) Sardegna.

3. Identificazione, per ciascun bacino di traffico, di un solo aeroporto strategico e di un insieme degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale insistenti nel medesimo bacino, in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 del Codice della navigazione (ruolo strategico, ubicazione territoriale, dimensioni e tipologia di traffico, previsioni progetti europei TEN).

4. Identificazione degli aeroporti strategici in primo luogo sulla base di quelli inseriti nella *core network* europea; inoltre, nel caso in cui all'interno del medesimo bacino di traffico fossero presenti più aeroporti sono rientranti nella core network, il criterio di selezione dello scalo strategico del bacino è stato identificato nel rivestire il ruolo di *gate intercontinentale*.

Solo nel caso in cui nel bacino individuato non è risultato insistere alcun aeroporto incluso nella core network, si è individuato quale aeroporto strategico quello inserito nella comprehensive network con maggiori dati di traffico.

La prima delle due circostanze si è verificata per l'appunto nel caso del bacino Nord-Ovest, laddove si è proceduto alla identificazione di Milano Malpensa come aeroporto strategico in quanto rivestente il ruolo di gate intercontinentale.

Sulla scorta dei citati criteri, il Piano è arrivato alla identificazione di 11 aeroporti strategici¹ e di 26 aeroporti di interesse nazionale, questi ultimi subordinati alla realizzazione di due precise condizioni con chiarezza indicate nel citato Piano ed in questa sede omesse per volontà di concisione e brevità del testo.

All'interno di tale quadro, come già anticipato, lo scalo di Milano Malpensa, incluso nella core network europea, è stato riconosciuto come aeroporto strategico del bacino di traffico Nord Ovest, nonché come gate intercontinentale insieme a Fiumicino e Venezia.

¹ Il numero degli aeroporti strategici sopravanza di 1 unità quello dei bacini di traffico in quanto, quale unica eccezione alla regola di un solo aeroporto strategico per ciascun bacino, nel caso di quello Centro-Nord sono stati individuati come strategici gli aeroporti di Bologna e di Pisa/Firenze, in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali ed a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che tra gli stessi si realizzi la piena integrazione societaria e industriale.

Un ulteriore aspetto che, come anticipato, nella economia della presente trattazione riveste un ruolo centrale è rappresentato dagli indirizzi di Piano per la *rete di trasporto delle merci*.

A tale riguardo il Piano muove dal riconoscimento dell'attuale deficit di infrastrutture logistiche che connota gli scali aeroportuali nazionali, individuandolo come fattore di limitazione della competitività del sistema di trasporti italiano, e dalla stima di un aumento del traffico cargo nazionale di circa il 40% tra il 2010 ed il 2030.

Sulla scorta di tali considerazioni il Piano assume i seguenti indirizzi:

- Imprescindibilità dello sviluppo del settore del trasporto delle merci, così da recuperare l'attuale vantaggio competitivo degli aeroporti degli altri Paesi europei
- Costituzione di una rete basata su asset strategici, che sfruttando le specializzazioni esistenti diano risposte adeguate alle esigenze sia del trasporto cargo in stiva che a quello "all cargo".

Per le motivazioni esposte nel successivo paragrafo, la centralità attribuita dal Piano allo sviluppo del trasporto merci e, in tale prospettiva, il ruolo fondativo assegnato agli asset strategici ed alle specializzazioni esistenti, costituiscono un elemento fondamentale nel caso dell'aeroporto di Malpensa e del quale appare necessario tenere conto nella rimodulazione del nuovo Master Plan.

2.2 Lo scenario di traffico che emerge allo stato: aggiornamento e nuove previsioni

2.2.1 L'aggiornamento dell'andamento del traffico: il traffico attuale

Nel 2007, anno di maggior traffico dopo l'apertura del nuovo Terminal, a Malpensa sono stati accolti 263.584 movimenti di aerei commerciali, 23.717.177 passeggeri e 471.148 tonnellate di merci. Tali valori di traffico conseguivano ad una significativa fase di continuo sviluppo che aveva caratterizzato l'aeroporto fin dall'apertura della nuova area terminale (Progetto "Malpensa 2000") avvenuta nel 1998.

Nel 2008, a causa del processo di "de-hubbing" attuato su Malpensa dalla compagnia aerea Alitalia, si è registrata una prima significativa flessione rispetto all'anno precedente, registrando un traffico di 212.841 movimenti di aeromobili (-19,3%), 19.014.186 passeggeri (-19,8%) e 403.584 tonnellate di merci (-14,3%).

Tale flessione è continuata, sia pur con andamento non lineare, anche negli anni successivi fino al 2013.

In quest'ultimo anno, anche se non sono ancora stati raggiunti i valori del 2008 per quanto riguarda i movimenti di aeromobili e passeggeri, si registra invece una differente situazione per il comparto merci, con il consolidamento di una tendenza positiva che aveva già iniziato a manifestarsi a fine 2012 e che si è confermata per tutto il 2013.

I valori a consuntivo relativi al 2013 registrano 160.700 movimenti di aeromobili, con un decremento del -5,9% rispetto all'anno precedente, e un traffico passeggeri che ha raggiunto le 17.781.366 unità, con un decremento del -3% rispetto all'anno precedente, ma con un'inversione di tendenza che si è manifestata nel corso dell'ultimo trimestre e che continua a registrare valori positivi anche in questo inizio del 2014.

Il traffico merci ha invece fatto registrare tassi di crescita positivi per tutto il 2013, raggiungendo valori superiori a quelli del 2008 e ormai prossimi alla "punta" relativa al 2007, con un valore a consuntivo pari a 421.277 tonnellate e con un incremento del +3,8% rispetto all'anno precedente.

La sopra descritta modalità di evoluzione del traffico di Malpensa è stata indotta principalmente dalle politiche di ottimizzazione dell'offerta, in relazione alla domanda, messe in atto ormai da alcuni anni dalla maggior parte delle compagnie aeree, dalle scelte di Alitalia sempre più orientate a fare dell'aeroporto di Roma Fiumicino il fulcro delle proprie attività, nonché dalla situazione di crisi economica registrata durante gli ultimi anni, che si è riflessa sull'intero comparto del trasporto aereo e in modo particolarmente accentuato in Italia.

Si ricordano inoltre le scelte recentemente attuate dal gruppo SkyTeam (di cui Alitalia fa parte) che ha deciso di concentrare sull'aeroporto di Linate anche i collegamenti per alcune importanti capitali europee operati da KLM e da Air France, e che hanno anch'esse fortemente penalizzato l'aeroporto di Malpensa.

2.2.2 Le previsioni e gli scenari definibili

La situazione economica ha mostrato i primi segni di ripresa prima di tutto nel settore merci, che ormai da oltre un anno ha visto incrementare i suoi volumi di traffico da/per Malpensa; più recentemente si sono verificati anche il comparto passeggeri alcuni segni positivi, che orientano verso la prossima attuazione di processi di crescita più consistenti. Segnali incoraggianti derivano anche dalle strategie di vettori che vedono Malpensa come importante nodo della propria rete, con l'utilizzo dei diritti di V libertà (Malpensa – New York operato da FlyEmirates)

Non solo i dati di traffico registrati in aeroporto, ma anche i principali indicatori macroeconomici evidenziano un'inversione di tendenza rispetto al recente passato, che viene confermata anche dalle più importanti case costruttrici di aeromobili e dalle maggiori organizzazioni del settore. Tale inversione permette di ipotizzare che il comparto del trasporto aereo si stia avviando verso un nuovo generalizzato periodo di sviluppo.

A regime, a livello europeo, gli analisti stimano che l'incremento del traffico aereo passeggeri possa attestarsi su tassi di sviluppo nell'ordine del 4,0/4,5% all'anno, e anche l'Italia, seppur con un leggero ritardo rispetto al resto dell'Europa, si attesterà sugli stessi valori di crescita.

Per Malpensa, complice soprattutto la congestione dei maggiori aeroporti europei che nel medio periodo non saranno in grado di soddisfare la domanda espressa dalle diverse compagnie aeree e l'avvicinarsi della manifestazione "EXPO 2015", tale tendenza, specialmente per il 2015, potrà risultare anche maggiormente incisiva.

E' inoltre da tener presente che Malpensa oltre ad essere classificato aeroporto "strategico" nel nuovo Piano Nazionale aeroporti, è inserito nel Core Network delle reti europee, all'incrocio di importanti corridoi TEN, in un'area quindi altamente infrastrutturata in termini di accessibilità alle diverse scale territoriali, con possibile rilevante estensione della sua catchment area.

Dopo il picco dovuto ad "EXPO 2015" il traffico riprenderà il trend naturale in linea con le tendenze europee, fino ad arrivare ad oltre 23 milioni al 2020, anno in cui si prevede che Linate raggiunga il suo livello di saturazione (circa 10 milioni di passeggeri/anno).

Oltre tale data, alla "naturale" crescita di Malpensa (che viene prudenzialmente stimata pari al 3,5% medio annuo) andrà aggiunta una quota parte del traffico incrementale che, non trovando capacità sullo scalo di Linate, si ripartirà sugli altri aeroporti del sistema Lombardo e Nord Italia.

Tale quota, in considerazione della vicinanza di Linate a Malpensa e delle sinergie in essere si ritiene possa attestarsi intorno al 50% del traffico aggiuntivo potenzialmente generato da Linate.

Anche per il settore cargo, che già dal 2013 ha invertito il trend registrato negli anni precedenti evidenziando una crescita del settore, l'EXPO 2015 costituirà un evento particolarmente significativo; inoltre per gli anni immediatamente successivi a tale manifestazione sono previsti ulteriori effetti positivi sulla crescita di tale comparto legati anche all'insediamento in aeroporto di nuovi operatori del settore.

Dopo il 2020, se non interverranno fattori esterni in grado di condizionare il normale sviluppo del comparto, i valori di crescita del traffico merci su Malpensa si attesteranno su tassi di incremento stimati, anche qui prudenzialmente, nell'ordine del 4% annuo.

A differenza del settore passeggeri, per il cargo la saturazione di Linate non porterà significativi riflessi su Malpensa, anche in considerazione delle modeste quantità di traffico merci che vengono trattate nello scalo cittadino.

Nella Tabella 2-1 sotto riportata si indicano, per gli anni maggiormente significativi ai fini dell'attuazione del Nuovo Master Plan di Malpensa, i valori di riferimento

	2013	2015	2016	2021	2028	2035
Movimenti (x 1.000)	160	171	171	225	292	c.a. 380
Passeggeri (x 1.000)	17.781	19.210	19.100	24.200	31.600	c.a. 41.000
Merci (tons. x 1.000)	421	437	485	700	912	c.a. 1.200

Tabella 2-1 Previsioni di traffico

Il confronto tra i dati riportati in questa tabella e i valori di traffico assunti come riferimento nella prima edizione del nuovo Master Plan aeroportuale, evidenzia come gli effetti della forte crisi economica di questi ultimi anni, nonché le scelte effettuate dalle diverse compagnie aeree, abbiano condizionato la crescita di Malpensa, che mantiene comunque un fondamentale ruolo di forte attrattore del sistema economico del territorio di riferimento e, più in generale, del Nord Italia.

2.3 Studio di Area vasta Malpensa – Regione Lombardia

2.3.1 Le motivazioni dello studio

In data 30 Novembre 2013 è stato pubblicato lo *“Studio di area vasta Malpensa. Attività di ricerca per gli adempimenti conseguenti alla Procedura di infrazione 2012/4096 in merito a situazioni di degrado delle specie boschive di un’area del Comune di Somma Lombardo (VA) ascrivibile all’attività di decollo e atterraggio nel vicino aeroporto di Malpensa”*.

Tale studio nasce da esigenze molto precise a seguito di alcune procedure messe in atto dalla Comunità Europea che appare opportuno richiamare e sintetizzare.

Dopo la chiusura negativa del Caso EU Pilot n. 1509/10/ENVI, relativo alla richiesta di informazioni di dettaglio circa le misure di salvaguardia e conservazione adottate dagli Enti competenti a seguito di una presunta situazione di degrado dei popolamenti forestali ricadenti nel Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT2010012 “Brughiera del Dosso” - degrado attribuito agli effetti e alle interferenze ambientali generate dalle attività del vicino aeroporto di Malpensa e in particolare al sorvolo degli aeromobili – la Commissione Europea ha disposto l’avvio della Procedura di Infrazione 2012/4096, per le seguenti motivazioni:

- mancata adozione delle opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché perturbazione delle specie per cui il SIC IT 2010012 “Brughiera del Dosso” è stato designato;
- mancata adozione delle misure di conservazione per il medesimo SIC, a più di sei anni dalla sua inclusione nell’elenco dei Siti di Importanza Comunitaria per la regione biogeografica continentale.

Rispetto a tale Procedura, la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Politiche europee – ha comunicato alla Commissione Europea (prot. DPE0005911 del 03/08/2012) l’impegno delle autorità italiane ad effettuare una seria e rigorosa valutazione dello stato di conservazione attuale dell’area, ai sensi della Direttiva Habitat (Direttiva 92/43/CEE), che consentisse di individuare misure e interventi idonei per la salvaguardia del SIC in oggetto.

Tra gli adempimenti idonei a generare risposte adeguate alle contestazioni mosse è stata indicata segnatamente la redazione del Piano di gestione del SIC IT2010012 “Brughiera del Dosso” (ex art.

6 della Direttiva Habitat) da parte dell'Ente gestore (Parco della Valle del Ticino), finalizzato all'individuazione delle migliori misure di conservazione del Sito, nonché di possibili misure di compensazione e mitigazione degli impatti negativi più strettamente legati all'area oggetto della Procedura di infrazione.

Nell'incontro del 4 ottobre 2012 con gli uffici della Commissione Europea, la rappresentanza Permanente d'Italia presso la U.E., il Dipartimento per le Politiche Europee e il Ministero dell'Ambiente, era poi stato concordato che Regione Lombardia, anche in rapporto alla procedura di VIA in corso per il nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa, attivasse in parallelo una più approfondita analisi dello stato naturalistico dei luoghi, al fine di valutare lo stato di conservazione degli habitat a livello di regione biogeografica continentale e delle specie faunistiche presenti, nonché l'impatto degli agenti e delle sorgenti che potessero originare fattori di disturbo e di perturbazione sui medesimi habitat, presenti nella c.d. "area vasta Malpensa".

L'adempimento di competenza regionale richiedeva supporto specialistico in alcune specifiche discipline (fitosociologia e fitogeografia, con particolare riferimento agli habitat di interesse comunitario; biologia ed ecologia animale, con particolare riferimento all'area di indagine; fisica ambientale applicata al monitoraggio dell'inquinamento atmosferico), motivo per il quale l'amministrazione regionale ha inteso avvalersi di Éupolis Lombardia (Istituto Superiore per la Ricerca, la Statistica e la Formazione).

Tale Istituto ha fornito l'indagine al fine di acquisire nuove conoscenze nonché a fornire elaborazioni di dati ottenuti da studi precedenti. Tra le finalità dello studio, inoltre quella di proporre un adeguato piano di monitoraggio e ad avanzare specifiche raccomandazioni in merito a possibili misure di mitigazioni da adottare.

Come espresso all'interno dello studio stesso, le indagini hanno prodotto un valore aggiunto di conoscenze relative all'area di Malpensa che potrà essere capitalizzato per la procedura VIA del Master Plan dell'aeroporto di Malpensa.

2.3.2 Sintesi dei risultati

Tematica principale dello studio riguarda sicuramente la definizione dell'ambito di indagine al fine di poter mettere in campo le attività di indagine proprie dello studio stesso.

A tale scopo appare evidente come l'ambito di studio non possa essere univocamente definito attraverso dei limiti amministrativi, bensì come tale area debba essere tarata in funzione della specifica analisi che si intende approntare. In coerenza a tale logiche lo studio sviluppa diverse aree di analisi in funzione del diverso tema affrontato: habitat, fauna e connettività ecologica, qualità dell'aria.

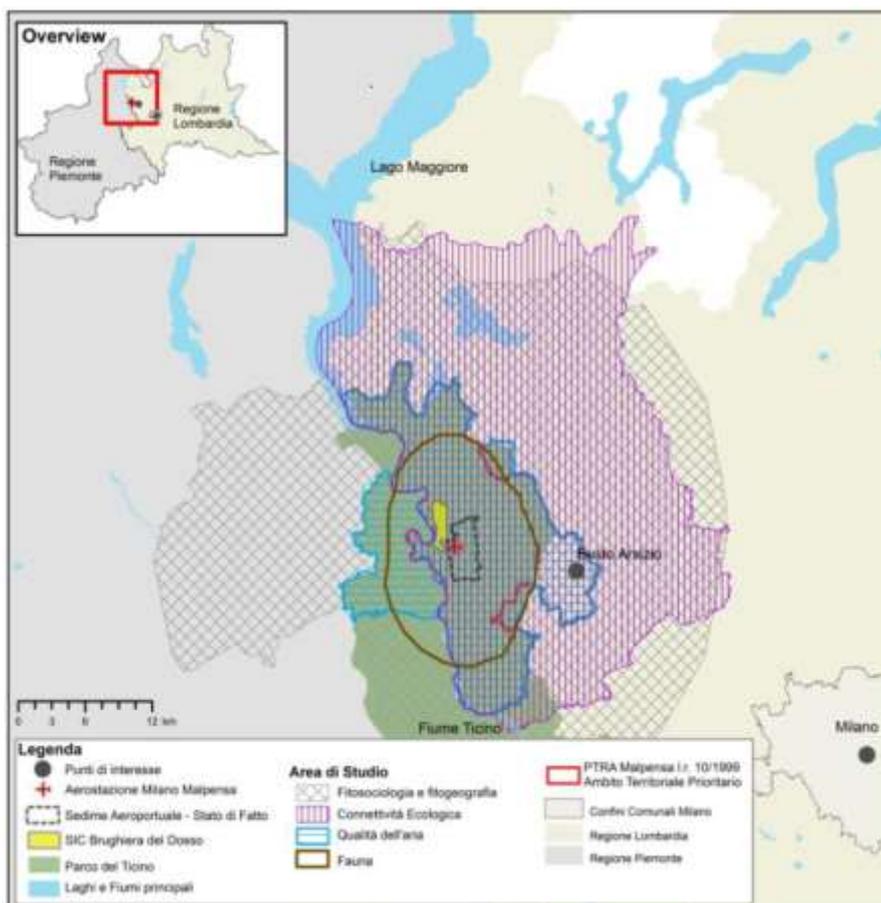


Figure 2-1 Ambiti di studio fonte: *Elaborazione Eupolis Lombardia*

La Prima parte dello studio ha riguardato gli habitat di interesse comunitario presenti nell'Area Vasta di Malpensa, con riferimento agli aspetti fitosociologici e fitogeografici e con particolare riferimento all'area del SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso".

Lo studio ha focalizzato i suoi interessi, tra gli altri, sulle brughiere e sui boschi di farnia, entrambi di interesse comunitario, al fine di individuare il significato ecologico e naturalistico di tali habitat nel contesto territoriale dell'Italia nord occidentale, di valutare la consistenza dello stato di conservazione e dell'evoluzione storica di tali habitat, di individuare le potenzialità territoriali residue per gli habitat nonché i fattori di pressione attualmente operanti sugli habitat, con riferimento alle infrastrutture di trasporto.

Per quanto riguarda le brughiere pedemontana è emerso come la superficie si è ridotta drasticamente negli ultimi secoli soprattutto per opera dell'uomo e per naturale evoluzione verso comunità forestali.

Con riferimento ai boschi di farnia, o meglio di querce e altre specie forestali autoctone, risultano ancora oggi piuttosto diffusi, sebbene la maggior parte delle superfici boscate presenti oltre un secolo addietro è attualmente occupata da boschi di neofite invasive.

Da oltre un decennio si è inoltre osservato un deperimento della farnia. Questo fenomeno non è tuttavia presente solamente nell' Area Vasta di Malpensa, ma è ben conosciuto e studiato a scala continentale in quanto legato ad una sindrome che implica numerosi fattori che si riscontrano anche nei boschi intorno all'aeroporto di Malpensa, riconducibili a variazioni climatiche recenti, elevate deposizioni di azoto atmosferico e ripetuti attacchi del bruco defogliatore della processionaria della quercia. La situazione del SIC "Brughiera del Dosso" appare comparabile con quella dell'intera Area Vasta di Malpensa.

La seconda parte dello studio ha focalizzato l'attenzione sulla tematica della Fauna e della connettività ecologica. In tale ambito è stata individuata una Rete Ecologica Locale in grado di identificare nuclei e corridoi potenziali per mezzo dell'utilizzo di specie indicatrici.

Allo stato attuale, lo studio ha permesso di confermare l'importanza degli esistenti Siti Natura 2000 e di identificare altre aree di notevole valenza ecologica all'interno del contesto territoriale indagato, quali nuclei portanti della REL. Di particolare rilevanza appaiono le aree aperte caratterizzate da vegetazione di brughiera aperte e arbusteti: si tratta di aree peculiari, con elementi faunistici di particolare rilevanza conservazionistica e pregio naturalistico, che rappresentano ambienti residuali in seguito alla forte e dendritica antropizzazione delle aree limitrofe all'aeroporto di Malpensa.

Terza parte dello studio ha riguardato la qualità dell'aria e sui fattori di pressione antropica presenti nell'area oggetto di studio. Tale studio ha riguardato fattori di pressione rappresentati dalle emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti fitotossiche a livello del bacino regionale e locale, analizzando in quest'ultimo sia un'area più estesa comprendente 23 comuni lombardi e piemontesi su una superficie di 353 km², sia un'area più ristretta, 7 comuni, per una superficie di 133 km². Rispetto a tali ambiti la densità emissiva di NOx (assunto come principale inquinante di riferimento) del dominio aeroportuale risulta circa doppia di quella media regionale, ma inferiore a quella di altre aree estese della regione (come la provincia di Milano).

Un'ulteriore fase di tale terza parte ha riguardato l'esame delle concentrazioni al suolo degli inquinanti a carattere fitotossico sulla base della mappature ARPA e di alcune indagini condotte dall'autorità di Parco del Ticino. Due inquinanti (tra quelli potenzialmente fitotossici) eccedono i valori raccomandati dalla legislazione comunitaria per la protezione della vegetazione: in particolare gli ossidi di azoto superano seppur limitatamente il valore dei 30 µg/m³ e l'ozono eccede, fino ad un fattore 2, il limite dell'indicatore di esposizione AOT40 di 18.000 µg/m³*h. Lo studio tuttavia evidenzia come tali concentrazioni di questi inquinanti sono caratteristiche di gran parte dell'intero bacino padano e derivano pertanto da un inquinamento diffuso cui

contribuiscono prevalentemente il trasporto su strada, le combustioni industriali e il riscaldamento civile. Nello studio si evidenzia come il contributo delle emissioni aeroportuali non appare un elemento immediato di criticità.

Ultima fase dello studio relativo alla qualità dell'aria ha riguardato un'analisi di rischio da inquinamento atmosferico per la vegetazione presente nelle aree oggetto di indagine. Lo studio è stato condotto valutando, accanto ai livelli di concentrazione mappati in distribuzione continua (ottenuti interpolando con procedure geo-statistiche i dati forniti dalla rete di rilevamento ARPA), anche le specifiche vulnerabilità delle specie vegetali presenti in funzione della loro sensibilità specifica ai due inquinanti più critici per la vegetazione (NO_x e ozono). La valutazione di rischio condotta nello studio indica un potenziale di danno molto basso relativamente all'ozono, le cui concentrazioni nell'intorno del SIC considerato sono inferiori ai valori medi del dominio territoriale più esteso a causa della rimozione chimica di ozono prodotta dal monossido di azoto emesso direttamente dalle attività aeroportuali. Il rischio potenziale da presenza di ossidi di azoto è invece più evidente ancorché relativamente contenuto e compatibile, in assenza di altri fattori di pressione, con la vitalità degli ecosistemi presenti.

2.3.3 Considerazioni finali

Volendo riassumere le tematiche di analisi dello studio è possibile individuare alcuni elementi di criticità emersi dalle indagini effettuate, riferite all'Area Vasta di Malpensa. Tali criticità possono essere riassunte nei seguenti punti:

- una riduzione, operata nel corso dei secoli, di ambienti naturali, quale ad esempio l'habitat di brughiera;
- la conseguente frammentazione degli ecosistemi, con conseguenza negative sulla connettività ecologica;
- una concentrazione di due inquinanti fitotossici, ozono e ossidi di azoto, eccedente i valori limite stabiliti nella normativa Europea e raccomandati nelle competenti sedi internazionali; questi ultimi potenzialmente responsabili di carichi critici di azoto sui suoli, tali da determinare una possibile situazione di eutrofizzazione negli ecosistemi presenti.

Per quanto concerne la qualità dell'aria occorre osservare da un lato che la maggiore densità emissiva – rispetto alla media regionale - di ossidi di azoto è dovuta alle attività (aeromobili e trasporto su strada) dell'aeroporto di Malpensa e dall'altro che gli osservati livelli di concentrazione sono caratteristiche di gran parte dell'intero bacino padano e derivano pertanto da un inquinamento diffuso cui contribuiscono prevalentemente il trasporto su strada, le combustioni industriali e il riscaldamento civile (al riguardo si consideri anche quanto indicato al paragrafo 2.4 - Studio della qualità dell'aria redatto da ARPA Lombardia).

Si evidenzia, inoltre, come lo stato ambientale osservato nel SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso", ed in particolare il deperimento della farnia sia un fenomeno diffuso a scala europea e segnalato dal mondo scientifico ormai da oltre un decennio.

Ad oggi lo studio della Regione Lombardia afferma che non è possibile determinare quali siano state le cause del degrado ambientale a suo tempo osservato nel SIC "Brughiera del Dosso". Viene ipotizzata l'occorrenza di un episodio di inquinamento (verosimilmente del suolo) particolarmente acuto o di una serie di episodi limitati nel tempo che hanno aggravato la situazione a livello strettamente locale, inducendo un degrado che, successivamente, la resilienza ecologica di queste comunità vegetali ha consentito progressivamente di "riassorbire".

In altre parole, non si sarebbe prodotto un danno irreversibile sotto il profilo strettamente ambientale. La situazione di alterazione nei boschi del SIC Brughiera del Dosso attualmente riscontrabile è infatti comparabile a quella dell'intera area vasta considerata e che certamente, nel suo complesso, non è particolarmente allarmante.

In definitiva, i fattori di pressione che affliggono i boschi del SIC "Brughiera del Dosso" appaiono della stessa natura di quelli che gravano su una scala territoriale più ampia, escludendo l'eventualità di danni acuti derivanti da eventi accidentali o malfunzionamenti occasionali nel corso delle attività aeroportuali.

Quindi se da un lato un sistema di monitoraggio integrato tra le diverse componenti analizzate nello studio a cui ci si riferisce (aria, flora/vegetazione e fauna/connettività ecologica) rivolto sia agli aspetti fisico-chimici che biologici potrebbe essere idoneo per controllare i fenomeni in atto, dall'altro il medesimo studio della Regione Lombardia indica che tra gli aspetti naturalistici di maggior pregio, le brughiere pedemontane dovrebbero essere oggetto di un'attenzione prioritaria nelle strategie di conservazione, dato che rappresentano una particolare disgiunzione a sud delle Alpi del più vasto complesso delle "lowland heathlands", concentrato lungo le coste atlantiche. Di conseguenza, oltre ovviamente alla preservazione dei Siti Natura 2000 già istituiti nell'area vasta Malpensa (compreso il SIC Brughiera del Dosso, a persistente elevato valore naturalistico), viene evidenziata la necessità di garantire una particolare conservazione anche alle aree di brughiere ivi residue e attualmente non soggette a specifiche misure di tutela, evitando il rischio di estinzione di questo habitat in Lombardia.

2.4 Studio della qualità dell'aria redatto da ARPA Lombardia

2.4.1 I dati rilevati

Tra l'autunno del 2011 e l'estate del 2012 è stato effettuato un monitoraggio della qualità dell'aria volto in particolare alla quantificazione delle polveri aero disperse e degli idrocarburi, possibili traccianti del traffico, nell'area circostante l'aeroporto di Malpensa.

Lo studio ha previsto la definizione di 2 postazioni di rilievo dello stato di bianco e 4 poste al disotto delle rotte aeroportuali. In ogni postazione sono state effettuate quattro campagne intensive della durata di due settimane ciascuna, distribuite nelle quattro stagioni dell'anno.

Le misure effettuate, parallelamente al consueto monitoraggio in continuo degli inquinanti convenzionali, hanno riguardato la determinazione degli elementi e degli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA) in fase particolato, e il rilevamento delle aldeidi e di Composti Organici Volatili (COV).

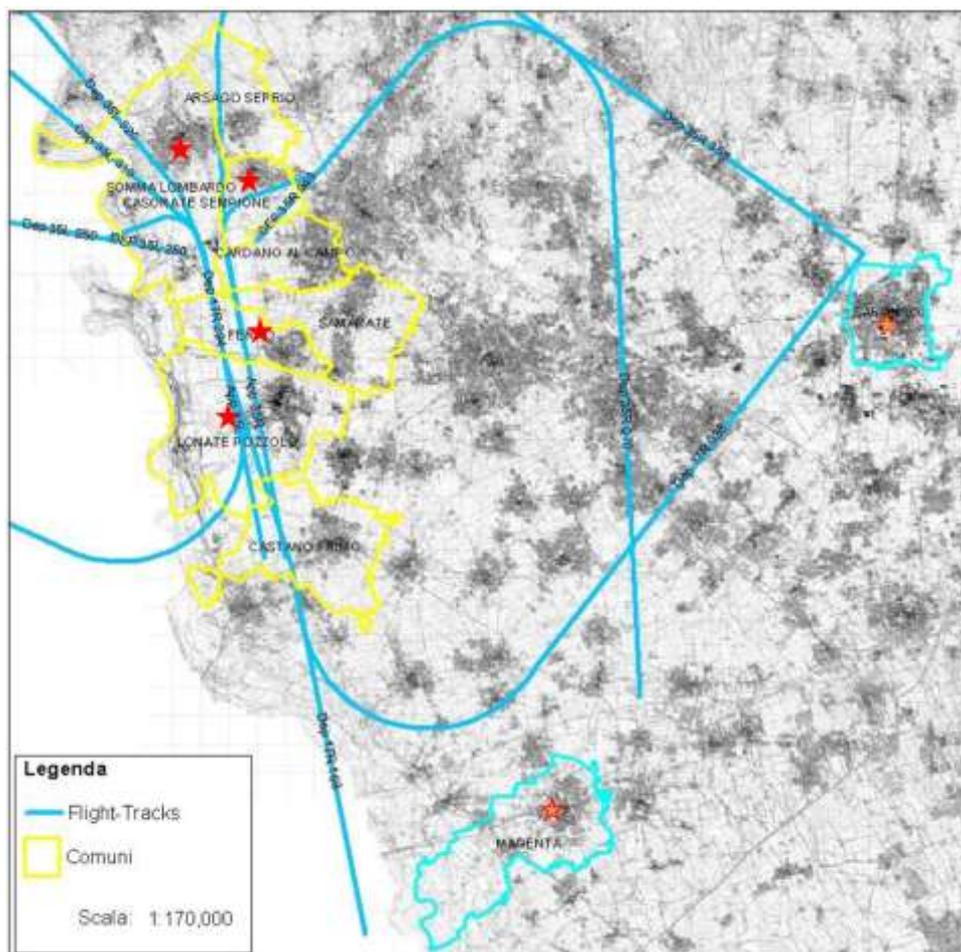


Figure 2-2 Ubicazione delle postazioni di misura fonte: *Studio Arpa Lombardia*

Di seguito si riportano i valori delle concentrazioni registrate per gli inquinanti principali, nonché quelli normati. La prima analisi è stata condotta sul PM10. In particolare l'analisi delle concentrazioni medie in ciascuna campagna ha confermato che le differenze fra i vari siti non sono statisticamente significative

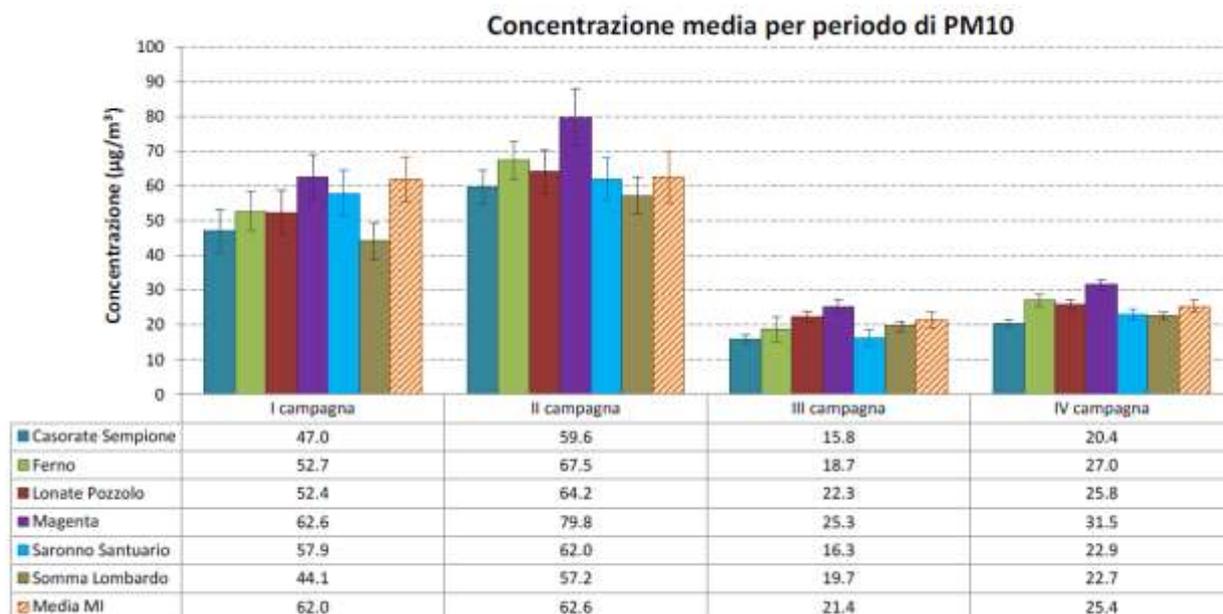


Figure 2-3 Concentrazione media di PM10 per ciascuna campagna ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) fonte: *studio Arpa Lombardia*

Coerentemente a quanto visto per il PM10 anche per il benzene lo studio non mette in luce differenze statisticamente rilevanti per i vari siti. Inoltre si specifica come tenendo conto che le quattro campagne nei siti attorno all'aeroporto sono state effettuate in periodi rappresentativi delle stagioni dell'anno, coerentemente con quanto previsto dall'Allegato 1 del D.Lgs. 155/2010 per misure indicative, è possibile affermare con ragionevole certezza che nei siti monitorati tale limite non venga superato.

	Casorate S.	Ferno	Lonate P.	Magenta	Saronno S.	Somma L.	Media MI
	Benzene						
	($\mu\text{g}/\text{m}^3$)						
MEDIA	1.09	1.16	1.01	1.23	1.01	0.92	1.59
DEV. ST	0.86	0.90	0.74	0.79	0.72	0.67	1.01

Figure 2-4 Media e deviazione standard per ciascun sito del Benzene fonte: *studio Arpa Lombardia*

Inoltre, per quanto riguarda la campagna relativa agli altri composti gassosi determinati tra COV e aldeidi, l'analisi degli andamenti non evidenziano criticità, con eccezione di qualche evento locale, che nella maggior parte dei casi si evidenzia nelle stazioni di bianco di Magenta.

Per quanto riguarda gli IPA, tra quelli monitorati l'unico normato è il Benzo(a)Pirene. In figura sono riportate le concentrazioni medie per ciascuna campagna. Lo studio evidenzia come in nessun sito si registra la possibilità di superamento del valore limite normativo.

	Casorate S.	Ferno	Lonate P.	Magenta	Saronno S.	Somma L.
B(a)P	(ng/m ³)					
MEDIA	0.272	0.455	0.150	0.244	0.375	0.118
DEV. ST	0.315	0.592	0.165	0.282	0.476	0.126

Figure 2-5 Concentrazione media per ciascuna campagna per il B(a)P, media e deviazione standard su tutto il periodo di monitoraggio fonte: *studio Arpa Lombardia*

Sembra interessante osservare ai fini della presente trattazione il rapporto tra i valori rilevati nella zona dell'area di Malpensa ovvero più prossima al sedime aeroportuale e quanto eseguito da ARPA per dar conto delle più ordinarie condizioni di stato della qualità dell'aria del territorio di area vasta. Il grafico della Figure 2-6 evidenzia come la media dei valori esterni alla zona in cui è esercito l'aeroporto sono generalmente più alti di quanto presente in prossimità dell'aeroporto.

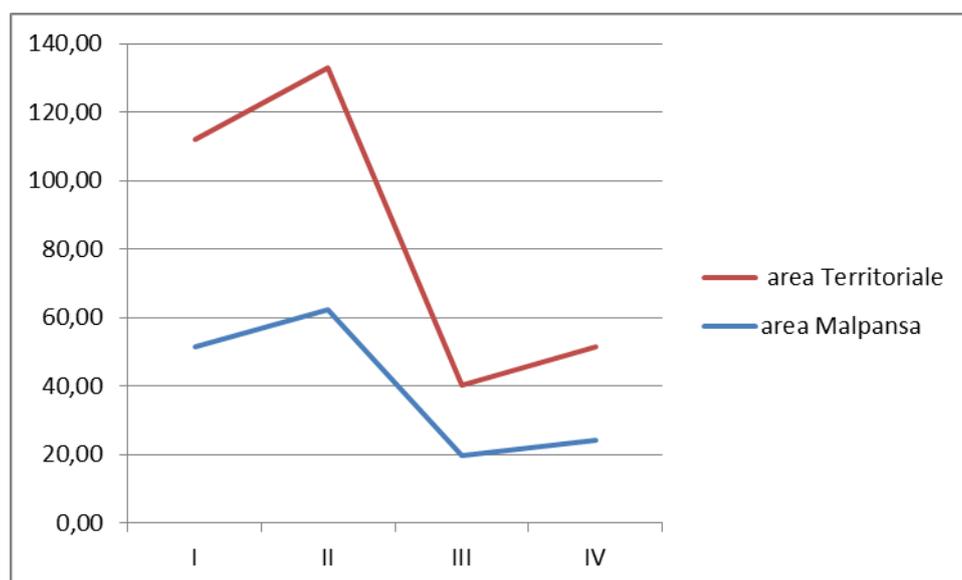


Figure 2-6 Confronto della concentrazioni delle aree di studio

2.4.2 L'evidenza dei dati risultanti

Le conclusioni dello studio mettono in luce come per il PM10 nelle quattro campagne non siano state messe in luce differenze significative tra i siti potenzialmente sottoposti alle emissioni aeroportuali rispetto ai siti di controllo (bianco).

Per gli inquinanti in fase gassosa, ovvero COV e Naftalene non sono stati osservate situazioni di criticità. Tra i composti in fase particolato il B(a)P è l'unico ad avere un valore limite di concentrazione e, dall'analisi dei valori medi rilevati, si esclude il superamento di tale valore limite.

In ultimo è possibile richiamare come nell'analisi degli elementi è stato messa in evidenza l'esistenza di quattro categorie di sorgenti:

- la risospensione di polvere dal suolo,
- le combustioni,
- le attività industriali
- la formazione di particolato secondario.

La prima tiene conto sia della turbolenza naturale dell'aria, che della polvere risospesa dal passaggio di veicoli e quindi direttamente dipendente dal traffico, ed è stato possibile quantificarla a partire dalla concentrazione degli elementi terrigeni. Lo studio evidenzia, in particolare, che essa subisce un incremento significativo, in termini percentuali, nel passaggio tra periodo freddo e periodo caldo, anche per la riduzione delle emissioni da riscaldamento e per le condizioni di minore umidità, fattore che riduce il fenomeno della risospensione.

Considerazioni conclusive dello studio condotto da ARPA Lombardia definiscono come tutte le elaborazioni effettuate sull'insieme dei dati raccolti non mettano in evidenza impatti significativi sulla qualità dell'aria ambiente direttamente o indirettamente connessi alle emissioni legate alle attività aeroportuali.

3 LA RIMODULAZIONE DEL MASTER PLAN

3.1 Per quale motivo

Quanto riportato in precedenza ha messo in evidenza l'opportunità di rimodulare il "Progetto" attualmente sottoposto a Valutazione di impatto ambientale al fine di dar conto delle indicazioni che si sono ricevute nel corso della procedura di VIA sia in modo diretto che per tematiche nate in modo diverso ma che al momento attuale sono diventate un tutt'uno con la progettualità relativa al principale scalo del Nord d'Italia e di un aeroporto che in più momenti è definito come strategico per il futuro della nazione.

Nel far questo si è tenuto in conto di una serie di precise esigenze ed input che di seguito si rappresentano e che hanno portato a rimodulare il Nuovo Master Plan per l'aeroporto di Malpensa sia nei contenuti che nelle fasi di sviluppo come esplicitato nei capitoli a seguire che evidenziano anche il nuovo rapporto opera-ambiente che si va a configurare.

3.2 Le invarianti del Master Plan

Nella rimodulazione del progetto non si poteva fare a meno che partire da quelle che devono essere considerate le invarianti sia perché riferite a dati oggettivi, sia perché indicate in più strumenti di gestione del sistema infrastrutturale italiano ovvero come risultato di istruttorie specifiche degli Enti.

A tal fine non si può fare a meno di rammentare che rispetto al progetto la Regione Lombardia ha espresso con propria delibera di giunta parere positivo pur se con una serie di attenzioni e prescrizioni.

Tra gli elementi di rilievo che si devono considerare è il ruolo che l'aeroporto riveste in termini di traffico e quindi di supporto all'economia di una delle zone d'Italia più importanti con particolare riferimento ai traffici merci. Infatti questo ha fatto registrare tassi di crescita positivi per tutto il 2013, raggiungendo valori superiori a quelli del 2008 ed ormai prossimi alla "punta" relativa al 2007, con un valore a consuntivo pari a 421.277 tonnellate e con un incremento del +3,8% rispetto all'anno precedente.

In buona sostanza, nonostante le diverse vicissitudini che hanno specificatamente interessato l'aeroporto di Malpensa nel corso dell'ultimo quinquennio, quali in primo luogo il "de-hubbing" attuato da Alitalia, lo scalo ha costantemente assolto il ruolo di polo italiano del traffico cargo, rappresentandone in media oltre il 50% del volume totale di tonnellate movimentate dall'insieme degli aeroporti italiani (cfr. Figura 3-1).

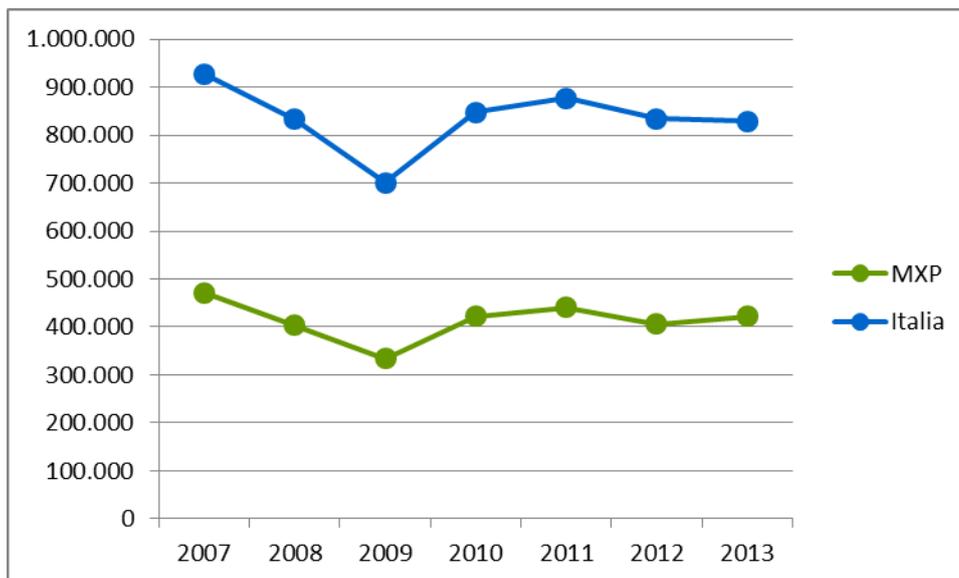


Figura 3-1 Traffico cargo: confronto della dinamica nazionale e MXP

Se poi si legge quanto sopra anche in termini di previsioni di crescita (cfr paragrafo 2.2.2), si evidenzia che il traffico merci incontra un primo momento di sviluppo di un certo rilievo già a partire dall'anno 2016 (cfr gomito nel grafo di Figura 3-2), mettendo in evidenza l'opportunità di affrontare già nel breve periodo detto aspetto.

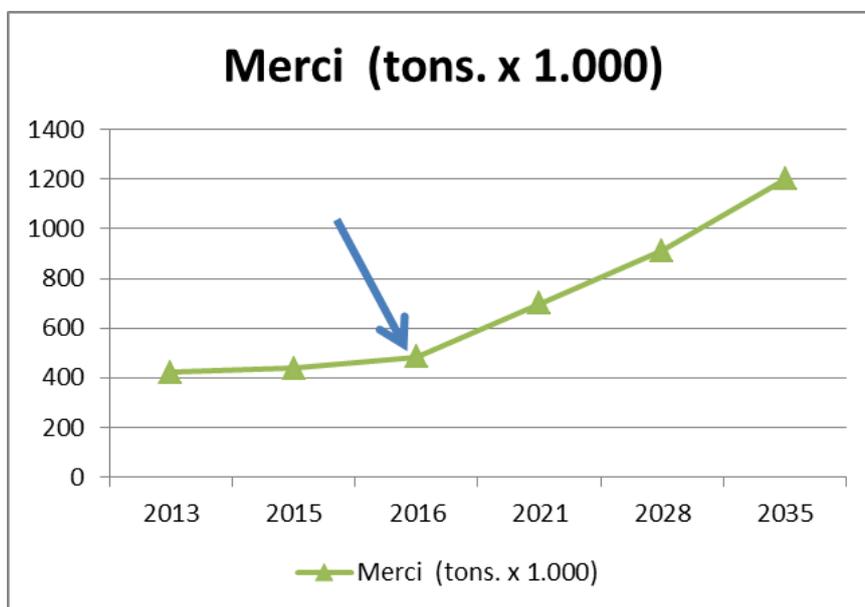


Figura 3-2 Traffico cargo: confronto della dinamica nazionale e MXP

Per il caso delle merci il tema si concretizza nella necessità di spazi per gli aeromobili (piazzi) ma anche e soprattutto di attrezzature e strutture per lo smistamento delle merci (cargo building e funzioni connesse). A queste occorre porre quindi attenzione e si prevede un ampliamento.

Per questo ma anche per il ruolo che viene attribuito allo scalo milanese dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (come evidenziato nel redigendo Piano Nazionale degli Aeroporti e come indicato dall'Accordo di Programma tra la Società di Gestione e lo Stato, che con apposito DPCM, ha approvato detto documento riconoscendo di fatto la strategicità dello scalo) il tema si amplia prendendo in considerazione anche il trasporto passeggeri. Infatti come riportato nel precedente paragrafo 2.2.2 e come evidenziato nel grafo di Figura 3-3, dalla metà del prossimo decennio (dall'anno 2025 in avanti) è atteso per l'aeroporto di Malpensa un incremento di traffico che porterà ad avere nello scalo una movimentazione che supererà i 25 milioni di passeggeri e che comporterà un progressivo raggiungimento della capacità del sistema airside.

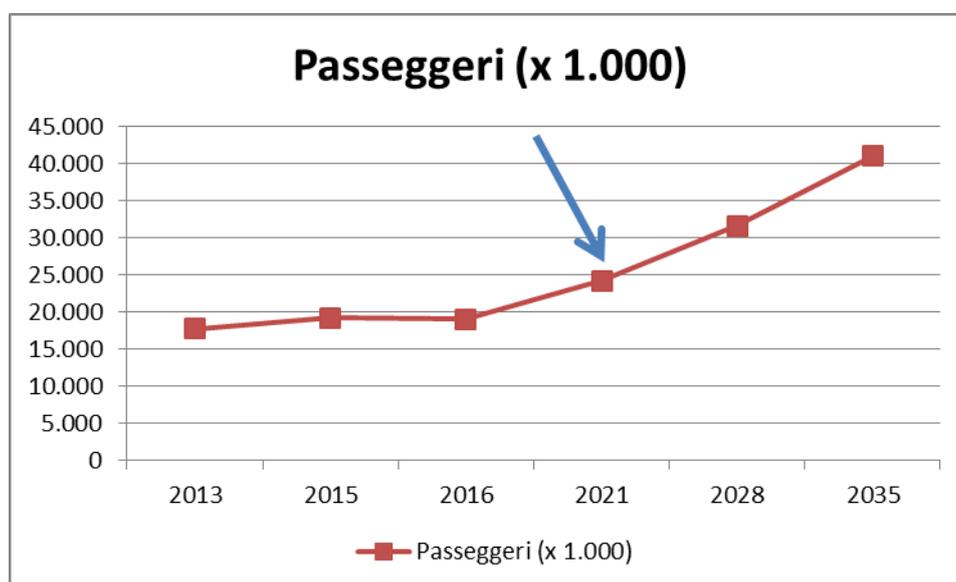


Figura 3-3 Traffico passeggeri nello scenario futuro

Poiché è noto che la capacità di un aeroporto è legata al complesso equilibrio tra il sistema air-side (piste di volo e sistemi di movimento a terra degli aeromobili) e quello land-side (aerostazioni e connessi servizi) occorre prendere in considerazione la possibilità di esercizio dell'aeroporto nella sua interezza all'aumentare della domanda. I dati riportati nella presente relazione se letti in termini di movimenti aeromobili evidenziano che il sistema di piste dell'aeroporto nella sua configurazione attuale (2 piste non indipendenti) entra in crisi al raggiungimento delle movimentazioni connesse ai traffici previsti dopo il 2025. Poiché quindi in tali scenari non sarebbe più possibile consentire il mantenimento dei livelli di servizio richiesti dagli standard internazionali e richiesti da ENAC (tempi di volo e ritardi delle operazioni superiori a predefiniti valori), si pone la necessità di porre in essere il potenziamento del sistema aeroportuale con un nuovo sistema di piste e di aerostazioni (che comunemente in questo caso va sotto la dizione di "terza pista" ma che ovviamente è qualcosa di più complesso).

3.3 Le indicazioni derivanti dal territorio

Come noto, la precedente ipotesi di Master Plan prevedeva, schematizzando, 4 tipologie di interventi che sono riferibili a:

- Interventi nel sedime attuale;
- Interventi del sistema air-side accorpati nella dizione "terza pista";
- Interventi per il sistema cargo;
- Interventi per la logistica

A seguito delle indicazioni ricevute e della rimodulazione operata in questa successiva fase di sviluppo del progetto, il Proponente ritiene che l'ultimo aspetto di cui al precedente elenco delle tipologie di intervento possa essere stralciato dall'interno della proposta attuale, pur se questo non significa che non sia necessario ed opportuno per lo sviluppo del sistema aeroportuale. Infatti la logistica connessa agli aeroporti è una pratica particolarmente diffusa in tutto il mondo ed in particolare in Europa, ed ha dato importanti risultati socio-economici ai contesti in cui è stata applicata.

In tal senso si ritiene che il contesto di Malpensa sia particolarmente appetibile agli operatori economici che possono essere interessati a sviluppare non solo attività cargo, vista la presenza dell'aeroporto, quanto anche prime lavorazioni che rendano più competitivi i loro prodotti.

Tale opportunità si ritiene importante e non sembra opportuno relegarla a ruolo secondario per cui è intenzione del Proponente ed in particolare della società di gestione di svilupparla ma in forme più evolute di gestione aprendo agli interessi e alle aspettative del territorio.

Ne consegue che in questa fase le attività di logistica previste nella precedente versione del Master Plan vengono stralciate e ci si riserva di svilupparle in differenti forme che saranno poi oggetto di successive fasi progettuali ed approvative, e di un processo di condivisione con gli stakeholder territoriali ed economici.

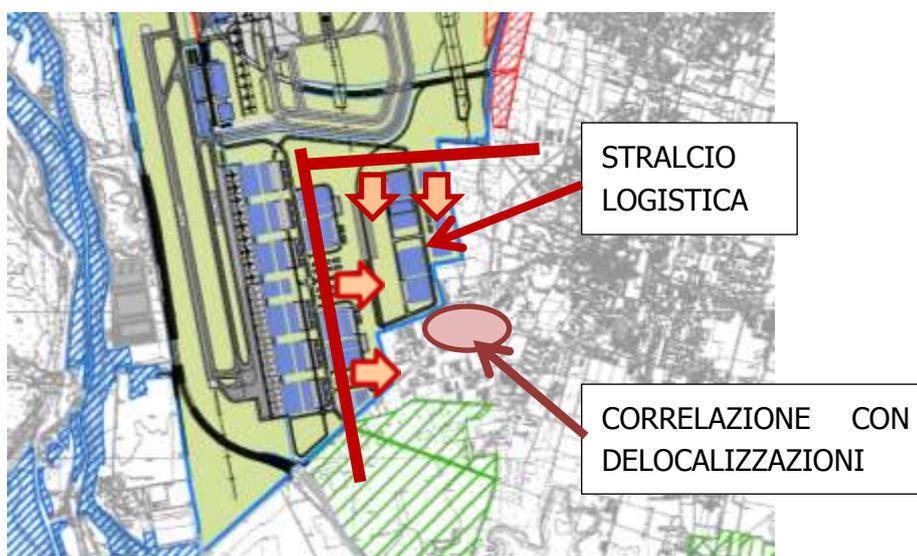


Figura 3-4 Rimodulazione rispetto alle esigenze territoriali

Nella Figura 3-4 è riportato schematicamente quanto sopra esplicitato e la stessa potrà essere un opportuno promemoria per far sì che lo sviluppo di questa iniziativa non sia condotta in modo settoriale e territorialmente riferita alla sola area di pertinenza del demanio civile aeronautico di ex sedime militare, ma anche in rapporto alle parallele iniziative in atto o da svolgersi sul territorio in relazione all'esercizio aeroportuale. Ci si riferisce al tema del recupero delle aree e delle funzioni conseguenti alle delocalizzazioni operate in corrispondenza della testata pista al fine di pervenire realmente ad un progetto integrato con il territorio con l'obiettivo di disegnare e configurare una porzione di spazi coerenti con la destinazione e la funzione dell'aeroporto e che siano un volano ed un'occasione per lo sviluppo del territorio.

3.4 Le indicazioni derivanti dalla qualità dell'ambiente

Fatta salva l'opportunità di associare all'intervento di adeguamento e potenziamento dell'aeroporto di Malpensa delle azioni di miglioramento e riqualificazione ambientale come già indicato in diversa documentazione presentata in sede di istruttoria VIA e più oltre ricordata e correlata al progetto infrastrutturale, il tema che merita particolare attenzione è quanto emerge dal già citato studio della Regione Lombardia in merito alla qualità ambientale degli ecosistemi legati all'intervento.

In particolare ci si riferisce al tema dell'interferenza diretta con alcune specie protette e per le quali lo studio regionale indica la necessità di *"un'attenzione prioritaria nelle strategie di conservazione"*.

Il tema che ci si è posti nel definire la rimodulazione del Master Plan è stata quindi *"la necessità di garantire una particolare conservazione anche alle aree di brughiera ivi residue e attualmente non soggette a specifiche misure di tutela, evitando il rischio di estinzione di questo habitat in Lombardia"*.

Avendo in più occasioni studiato il tema delle alternative di progetto il Proponente è ormai ragionevolmente certo che lo sviluppo completo dell'aeroporto di Malpensa non possa che passare per l'utilizzo di aree ad oggi interessate dal sopra citato habitat. In tal senso attribuendo al termine "conservazione" il significato di "Custodire un oggetto, un bene, per evitarne il consumo, la perdita o la dispersione"² ed interpretando ciò nella direzione di mantenimento e conferimento di continuità nel tempo si è pervenuti all'idea di rimodulare l'intervento al fine di poter sviluppare tale azione.

In particolare la logica di lavoro prevede:

- Sviluppare l'ampliamento in una prima fase senza interessare le aree in oggetto
- Sviluppare, contemporaneamente alla prima fase, un progetto pilota articolato su diverse aree di intervento (cfr. par. 4.2.2 e par. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) finalizzato alla costituzione di habitat di brughiera al di fuori delle aree

² Definizione dal Dizionario Treccani

interessate dai futuri interventi, seguendo tale iniziativa fino a verificare che l'azione abbia effettivamente dato inizio alla costituzione di un sistema che nel tempo possa essere equiparabile a quanto presente all'interno della zona di sviluppo così da assicurare in tal modo la conservazione della specie e la possibilità di riscontrare nel tempo l'habitat da conservare

- Sviluppare interventi di sistemazione potenziamento degli ecosistemi presenti (es. riqualifica e rimozione specie infestanti)
- Avendo individuato un percorso di conservazione, così come meglio dettagliato nel successivo paragrafo degli interventi anche in termini quantitativi, verranno sviluppate le successive fasi infrastrutturali.

Questa prospettiva potrebbe dar risposta sia alle esigenze di tutela che a quelle di sviluppo. In virtù della rimodulazione anche nel tempo del Master Plan potrà essere preceduta da eventuali idonei studi e sperimentazioni che sono da ritenersi propedeutiche agli interventi stessi.

3.5 La proposta di rimodulazione e il ruolo delle fasi

Da quanto sopra si evince l'importanza e la peculiarità che si attribuisce in questo progetto di Master Plan al ruolo delle fasi di sviluppo ed attuazione.

Con riferimento a quanto sopra evidenziato ed a quanto più dettagliatamente indicato nel capitolo successivo, di seguito si riportano degli schemi indicativi delle tre fasi di sviluppo individuate.

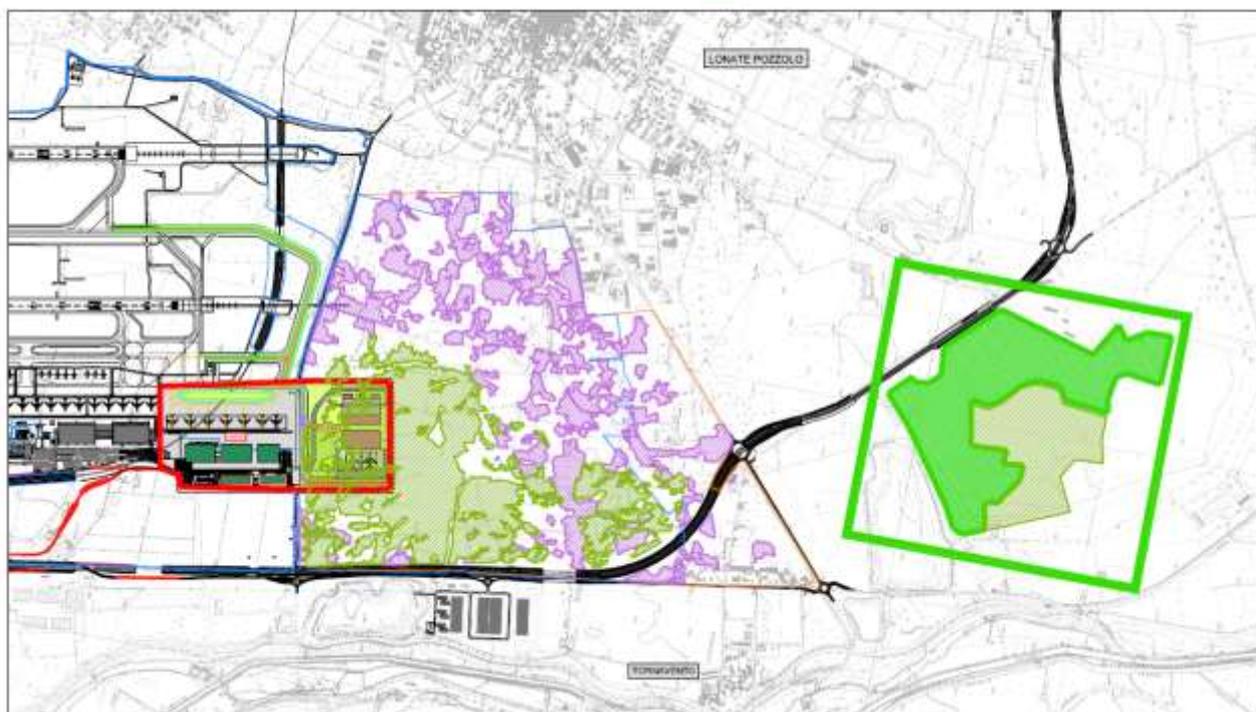
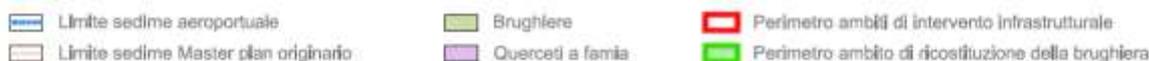


Figura 3-5 Schema di riferimento della prima fase di sviluppo

Ciò che è importante notare e assumere come nuovo input progettuale è l'aver introitato nelle fasi di Master Plan anche le esigenze ambientali che nelle figure, per comodità grafica, sono riferite al tema principale della conservazione della "Brughiera", specificatamente in corrispondenza della area a Sud.

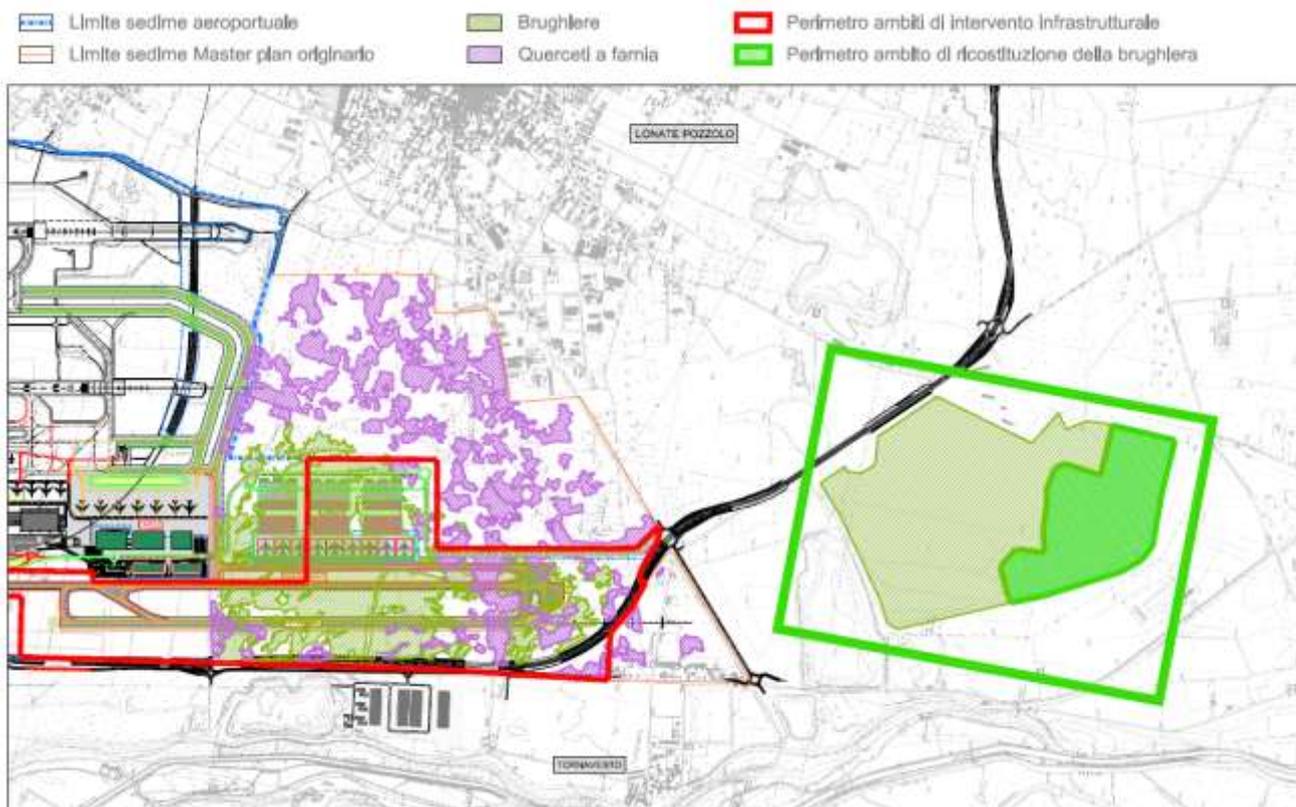


Figura 3-6 Schema di riferimento della seconda fase di sviluppo

-  Limite sedime aeroportuale
-  Brughiere
-  Limite sedime Master plan originario
-  Querceti a farnia

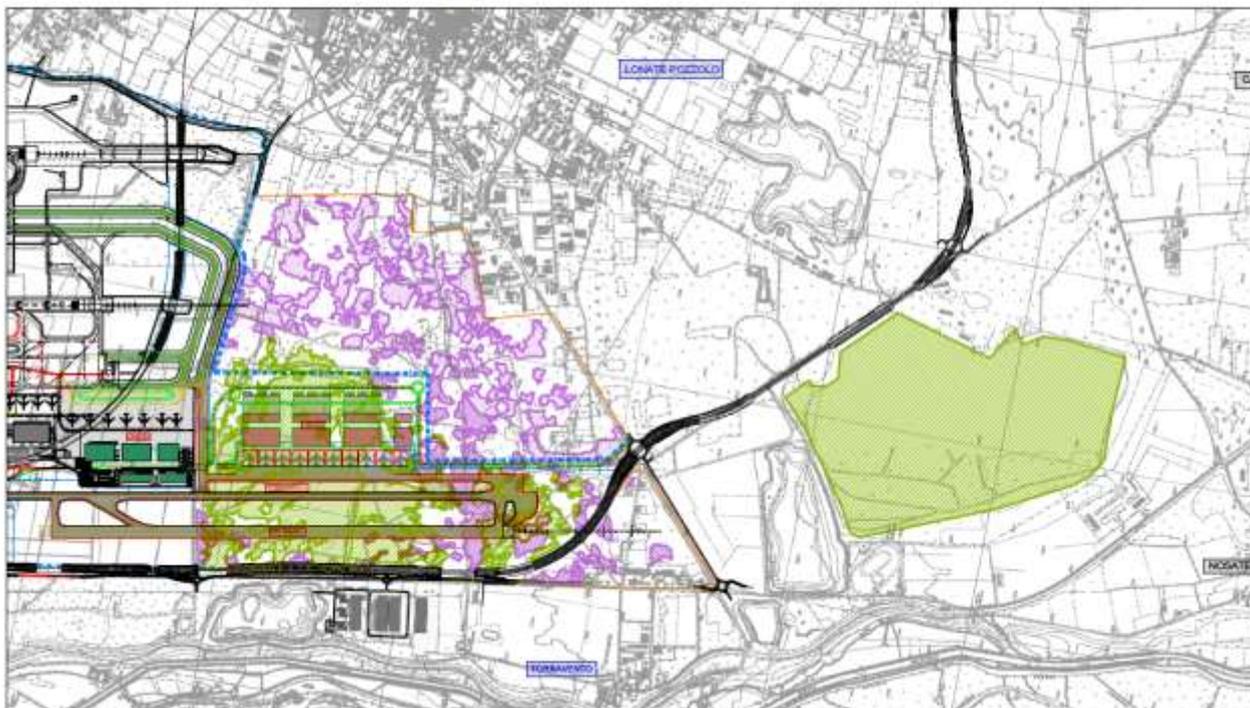


Figura 3-7 Schema di riferimento della terza fase di sviluppo

4 LA CONFIGURAZIONE AGGIORNATA DEL MASTER PLAN

4.1 Il progetto infrastrutturale

4.1.1 Il cronoprogramma di realizzazione degli interventi

A seguito del mutato scenario di riferimento e in conseguenza delle nuove previsioni di traffico vengono rimodulate le tre fasi di intervento, in termini sia di opere previste, sia di riferimenti temporali.

Oltre ad una prima fase di completamento delle opere già attualmente in corso di realizzazione, i tre periodi in cui sono stati raggruppati i futuri interventi di sviluppo vengono sinteticamente individuati come segue:

Breve termine = nuovi interventi che potrebbero essere realizzati prima del 2021,
Medio termine = opere che si ritiene dovranno essere realizzate tra il 2021 e il 2028,
Lungo termine = ulteriori sviluppi delle infrastrutture e dei sistemi aeroportuali che avranno luogo dopo l'anno 2028.

4.1.2 Interventi in corso (fase 0)

Il nuovo Master Plan aeroportuale di Malpensa recepisce al proprio interno alcuni interventi già avviati e che interessano aree interne al sedime attuale.

Tra queste opere si ricordano in particolare:

- ✓ il completamento del cosiddetto "terzo/terzo" del Terminal 1 (lavori in corso, completamento previsto nel 2015);
- ✓ la realizzazione del nuovo albergo in prossimità del Terminal 2 (lavori in corso, completamento previsto nel 2014);
- ✓ la realizzazione del prolungamento del collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 e della nuova stazione ferroviaria in prossimità del Terminal 2 (progetto in corso, rientra tra i lavori connessi a EXPO 2015, valutazione di impatto ambientale positivamente conclusa, finanziamento diretto di SEA con contributi dell'Unione Europea, dello Stato Italiano e di Regione Lombardia);
- ✓ realizzazione degli edifici cargo nell'area posta nella zona sud-ovest del sedime aeroportuale attuale (progetto in corso; intervento a completamento dello sviluppo di un'area cargo in cui sono già stati realizzati il piazzale aeromobili e le opere di urbanizzazione).

4.1.3 Interventi di breve termine (fase 1)

Gli interventi previsti dal Master Plan nella prima fase di sviluppo conseguono essenzialmente a una nuova analisi dello sviluppo del traffico su Malpensa, che consente oggi di ritenere sufficiente ancora per alcuni anni anche la capacità operativa offerta dal sistema di due piste parallele esistente, oltre che quella relativa ai terminal passeggeri.

Per quanto riguarda le piste si conferma una capacità operativa attuale pari ad almeno 27 milioni di passeggeri/anno.

Con riferimento ai terminal passeggeri si evidenzia invece che il già citato completamento degli interventi di sviluppo in corso sul Terminal 1, porterà nel 2015 a poter disporre di una capacità complessiva in tale struttura pari a 28 - 30 milioni di passeggeri/anno, cui si devono aggiungere 7 - 8 milioni di passeggeri/anno di capacità disponibile al Terminal 2.

Come indicato nel capitolo riguardante l'analisi delle previsioni di traffico aeroportuale, per il 2021 si prevede su Malpensa una domanda complessiva di circa 24,2 milioni di passeggeri/anno.

Questo volume di traffico appare sicuramente coerente con la capacità offerta dai due terminal (nei quali si continueranno quindi a garantire per tutto il periodo spazi operativi adeguatamente dimensionati anche nelle situazioni "di punta"), mentre per quanto riguarda le infrastrutture di volo il raggiungimento di tale soglia farà sì che il rapporto domanda/capacità inizi ad avvicinare (90%) il dato di capacità teorica e conseguentemente inizieranno a registrarsi in alcuni periodi di maggior traffico i primi segnali di congestione, seppur ancora contenuti.

Diversa appare invece la situazione riguardante l'area cargo, poiché questo settore del trasporto aereo ha registrato a Malpensa dei trend di crescita addirittura superiori a quelli originariamente previsti dal nuovo Master Plan, che portano ad individuare per il 2021 un traffico di circa 700.000 tonnellate/anno, con la conseguente saturazione della capacità delle strutture esistenti.

E' inoltre da tener presente che il mercato dell'aeromercì e, in particolare quello dell'aeromercì integrato, può dar luogo a improvvise discontinuità di trend con crescite improvvise, nel momento in cui un nuovo operatore decidesse di installarsi a Malpensa.

Per il settore merci emerge pertanto la necessità di dar corso anche in questa fase alla realizzazione di nuove opere.

Come conseguenza di quanto sopra indicato, la prima fase di sviluppo del Master Plan verrà caratterizzata dai seguenti interventi:

- nuovo *ampliamento dell'area cargo* verso sud, finalizzato a fronteggiare progressivamente la crescita della domanda, attraverso la realizzazione di aree di piazzale (che dovranno essere opportunamente raccordate alle infrastrutture esistenti) e di alcuni edifici da destinare sia ad attività "di prima linea", sia alle diverse funzioni complementari (magazzini, palazzine uffici, aree di carico/scarico veicoli, ...) necessarie per un'adeguata gestione del traffico;

- prima fase di sviluppo della nuova area manutenzione aeromobili ubicata nella zona nord-est del sedime, secondo un processo che proseguirà poi per fasi successive, in relazione all'effettiva domanda che verrà espressa dal mercato per questa tipologia di strutture nell'aeroporto di Malpensa;
- realizzazione di un nuovo satellite a nord del Terminal 1 e di un nuovo molo sul piazzale nord (Terminal 2) entrambi destinati non tanto ad incrementare la capacità operativa offerta dalle esistenti aerostazioni che, come già indicato, risulta per tutto il periodo ancora sicuramente adeguata a fronteggiare la domanda attesa, ma per conseguire un incremento dei livelli di servizio offerti all'utenza, garantendo in entrambi i terminal maggiori possibilità di operazioni di imbarco/sbarco diretto dei passeggeri mediante pontili mobili.

Si sottolinea che tra tutti gli interventi sopra elencati ascrivibili alla prima fase di sviluppo dell'aeroporto, l'unico che interessa le nuove aree poste a sud dell'attuale sedime riguarda l'intervento di espansione dell'area cargo, che però nella configurazione proposta presenta dimensioni relativamente contenute (nell'ordine di 15-20 ha, pari a circa il 5% della superficie aggiuntiva del sedime originariamente indicata dal nuovo Master Plan).

Gli altri interventi "di prima fase" risultano invece all'interno del perimetro aeroportuale attuale e, quindi, interessano aree già destinate e disponibili per lo sviluppo aeroportuale.

4.1.4 Interventi di medio termine (fase 2)

Il secondo periodo di riferimento considerato dal nuovo Master Plan aeroportuale copre indicativamente gli anni compresi tra il 2021 e il 2028.

In questo periodo è prevista un'ulteriore crescita di traffico tale da portare a saturazione la capacità operativa offerta dalle due piste esistenti, si evidenziano infatti già nel 2025 volumi di traffico pari a circa 29 milioni di passeggeri/anno e a circa 270.000 movimenti/anno, che dovrebbero continuare a crescere in modo abbastanza regolare nel corso degli anni successivi (anche tenendo conto della completa saturazione ormai raggiunta dall'aeroporto di Linate), fino a raggiungere la domanda di circa 31,6 milioni di passeggeri/anno e circa 292.000 movimenti/anno prevista per il 2028.

In questa seconda fase di sviluppo appare pertanto necessario programmare un potenziamento del sistema di piste giunto ormai a congestione, si dovranno pianificare alcuni ampliamenti delle aree di sosta aeromobili e dei correlati percorsi di rullaggio degli aeromobili e si iniziano ad avvicinare volumi di traffico passeggeri tali da imporre anche una serie di interventi di sviluppo riguardanti gli edifici terminali, in modo da poter continuare ad offrire agli utenti dell'aeroporto standard di servizio di livello medio-alto sia per quanto riguarda gli spazi disponibili, sia in termini di sistemi ed attrezzature operative presenti nelle aerostazioni.

Anche per questo secondo periodo di sviluppo del nuovo Master Plan di Malpensa le previsioni indicano inoltre una crescita significativa del traffico merci, che dovrebbe superare le 900.000 tonnellate/anno nel 2028.

Questa forte progressione della domanda relativa al settore cargo richiederà nuovi interventi di sviluppo verso sud.

La seconda fase di sviluppo dell'aeroporto di Malpensa verrà quindi caratterizzata dai seguenti principali interventi:

- realizzazione della terza pista di volo, posta nell'area sud-ovest del sedime, parallela alle due piste esistenti, con interasse di 1.210 m rispetto all'attuale pista 17R/35L e con lunghezza di 2.400 m, tale da consentire atterraggi e decolli anche ai velivoli di medie dimensioni (fino alla cat. D ICAO), mantenendo invece sulle piste esistenti le operazioni degli aeromobili di maggiore tonnellaggio. La presenza di questa nuova infrastruttura consentirà di incrementare la capacità operativa del sistema di piste fino a circa 90 movimenti/ora e garantirà una maggiore flessibilità operativa, soprattutto perché saranno possibili operazioni indipendenti e contemporanee (in particolare atterraggi), secondo uno schema attualmente non applicabile con le due piste esistenti;
- per incrementare la capacità operativa dell'area terminale passeggeri si è prevista in questa fase un'estensione dell'attuale Terminal 1 verso sud, con relativa modifica delle rete di accesso stradale e sviluppo del sistema di parcheggi auto attraverso la realizzazione di edifici multipiano, e una prima parte del nuovo "satellite interpista" (midfield satellite). Nell'estensione verso sud verranno ubicate le funzioni "land side" del terminal (check-in, controlli, restituzione bagagli, ...), mentre nel nuovo satellite saranno presenti le funzioni "air side" (sale di attesa, aree commerciali, zone di imbarco e sbarco dei passeggeri, ...). I due elementi verranno collegati da tunnel sotterranei che conterranno sia un sistema "people mover" per il trasferimento dei passeggeri in arrivo e in partenza, sia i collegamenti viari di servizio e i nastri per il trasporto bagagli;
- il citato utilizzo dell'area compresa tra le due piste attuali per l'insediamento del nuovo "midfield satellite" richiederà una riorganizzazione del sistema infrastrutturale attualmente presente in tale area (nuovi percorsi delle vie di rullaggio, trasferimento della caserma dei Vigili del Fuoco, ...) e consentirà di realizzare nuove aree di sosta per gli aeromobili, in parte dotate di avio bridge e, quindi, direttamente connesse al nuovo edificio e in parte "remote", nell'area compresa tra il nuovo satellite e l'attuale piazzale nord;
- per quanto riguarda l'area cargo, si prevedono in questa fase interventi di ulteriore sviluppo delle strutture destinate alla gestione del traffico merci (ampliamento del piazzale di sosta aeromobili, nuovi magazzini "di prima linea" e/o edifici vari di supporto) e si prevede la realizzazione di un nuovo collegamento stradale verso sud, in modo da migliorare le possibilità di accesso e circolazione dei mezzi pesanti all'interno dell'area in esame;
- coerentemente con la realizzazione della terza pista e con l'insediamento della nuova area terminale nella zona compresa tra le due piste esistenti, verranno realizzati i necessari interventi di modifica e potenziamento del sistema di vie di rullaggio, in modo da garantire la disponibilità di percorsi non conflittuali, sia da parte degli aeromobili in atterraggio sia

- per quelli in decollo, per tutte le future possibili necessità di collegamento interne al sedime (da ciascuna delle tre piste alle varie aree terminali passeggeri e cargo, e viceversa);
- in prossimità della terza pista di volo è prevista la realizzazione di una nuova postazione per i Vigili del Fuoco, in modo da garantire sempre – anche in presenza delle nuove infrastrutture – il rispetto dei tempi massimi di intervento previsti dalla normativa. Preliminarmente e parallelamente alla realizzazione della terza pista e del sistema di vie di rullaggio ad essa correlato dovranno inoltre essere programmati vari interventi “minori” quali: copertura di alcuni tratti del raccordo ferroviario, deviazione di strade e linee elettriche, nuove recinzioni, ecc.);
 - nel “medio periodo”, qualora ciò venisse effettivamente richiesto dalle reali condizioni del mercato, si potrà anche dar corso ad ulteriori sviluppi delle aree per la manutenzione degli aeromobili e alla realizzazione di una nuova piazzola prova motori nell’area nord-est del sedime; analogamente si è prevista la possibilità di realizzare – qualora richiesti/necessari – nuovi edifici a destinazione direzionale, edifici e strutture per gli Enti di Stato, nuove strutture tecniche di supporto e nuove aree di sosta aeromobili tutti ubicati nella zona nord-ovest del sedime, e quindi facilmente raggiungibili sia dal Terminal 1 che dal Terminal 2.

Gli interventi sopra elencati si sviluppano ancora per la maggior parte entro il perimetro attuale dell’aeroporto; nella zona sud di nuova acquisizione si realizzeranno solo:

- la terza pista e le opere ad essa correlate (che, complessivamente, vincolano circa 120 ha di nuove aree a sud, di cui però solamente 15 ha effettivamente occupati da aree pavimentate riguardanti la terza pista e le nuove vie di rullaggio);
- i nuovi edifici cargo (che interessano un’area totale di ca. 20-25 ha).

4.1.5 Interventi di lungo termine (fase 3)

Il completamento degli interventi inclusi nel nuovo Master Plan aeroportuale è previsto oltre il 2028.

Il traffico di Malpensa si ritiene possa superare i 40 milioni di passeggeri/anno intorno al 2035 e a tale data si potrebbero registrare circa 380.000 movimenti di aeromobili/anno e circa 1.200.000 tonnellate di merce.

La capacità operativa del sistema di tre piste parallele sarà ancora in grado di fronteggiare agevolmente la domanda attesa, mentre la crescita del traffico passeggeri e della componente cargo richiederanno ulteriori potenziamenti delle relative aree terminali.

Con i parametri di riferimento sopra descritti, i principali interventi prevedibili nella terza fase di sviluppo del Master Plan aeroportuale risultano essere i seguenti:

- completamento del satellite interpista, che produrrà un significativo incremento degli spazi destinati ai passeggeri in partenza e contribuirà a mantenere elevato il livello di servizio offerto all'utenza, grazie alle possibilità aggiuntive di imbarco/sbarco mediante pontili mobili;
- riconfigurazione complessiva del Terminal 2, che consentirà anche in questo caso di incrementare sia la capacità operativa dell'edificio, sia gli standard di servizio in esso offerti;
- ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili nella zona compresa tra le due piste attuali, in prossimità del midfield satellite;
- ulteriore sviluppo della zona cargo verso sud, con la realizzazione di nuovi magazzini ed edifici di supporto per la gestione del traffico merci;
- potenziamento delle strutture di supporto necessarie al funzionamento dei nuovi spazi operativi, con interventi – in particolare – sulle reti tecnologiche e sulla centrale di cogenerazione, al fine di soddisfare i fabbisogni energetici dell'intero complesso, valutando ed applicando ogni possibile utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
- per quanto riguarda le attività complementari e di supporto, si procederà con l'ulteriore sviluppo delle aree disponibili nella zona nord-ovest del sedime, previa acquisizione di una zona di territorio di ca. 13 ha attualmente esterna al sedime aeroportuale (area di Case Nuove).

Si sottolinea che tutti gli interventi previsti in questa terza fase di sviluppo vanno ad incidere solo in misura limitata (ca. 10-15 ha) sulle aree di espansione disponibili a sud dell'aeroporto.

In totale, nelle tre fasi di intervento vengono interessati circa 200 ha rispetto agli oltre 400 ha originariamente previsti con una riduzione di oltre il 50%.

Tale soluzione salvaguarda gran parte dell'area naturale ivi compresa via Gaggio che nella prima fase viene mantenuta inalterata, mentre nelle fasi successive verrà mantenuta per oltre i 2/3 della sua estensione.

4.2 Il progetto ambientale

4.2.1 Aspetti generali

Alla luce delle indicazioni recepite in questa fase di rimodulazione del Master Plan, oltre a quanto precedentemente indicato in via tecnica, il Proponente ritiene di dover associare una serie di interventi a carattere ambientale per rendere realmente integrato il progetto con l'ambiente nel quale si inserisce.

Basandosi su una serie di studi che sono stati già messi a disposizione dell'iter istruttorio con le integrazioni volontarie e in riferimento ad una serie di più recenti aggiornamenti, di seguito si rappresentano in sintesi le tipologie di interventi previsti evidenziando le fasi della loro

realizzazione che in questa sede preme sottolineare che saranno svolte ed attuate di pari passo con gli interventi tecnici e/o in via propedeutica.

4.2.2 Il cronoprogramma di realizzazione degli interventi

Seguendo la scaletta di lavoro che è stata individuata per gli interventi tecnici anche quelli ambientali saranno sviluppati nel tempo ed in particolare si definisce l'ipotesi che segue che sarà dettagliata a seguito di un confronto con l'Autorità ambientale nelle successive fasi progettuali connesse all'attuazione del progetto a valle delle dovute approvazioni.

Le fasi si configurano in linea generale in:

- Fase 0: esplicitazione degli studi e sviluppo dei progetti di valenza ambientale ed ecosistemica. In questa fase sarà definito con gli Enti un programma di interventi anche alla luce degli accordi e atti che saranno sviluppati per la condivisione delle iniziative e per dar conto della effettiva realizzabilità degli interventi nei tempi coerenti con le iniziative infrastrutturali.
- Fase 1:
 - Realizzazione delle aree di brughiera di cui alle zone 4, 3 ed interna al sedime riportati nella Figura 4-1 e verifica dell'efficacia dell'iniziativa
 - Primi interventi per la ricostituzione della vegetazione forestale e prativa secondo il programma di realizzazioni individuato in fase 0
- Fase 2
 - Implementazione delle aree di brughiera a completamento delle aree previste e sviluppo di un progetto di reimpianto di quanto presente nelle aree di realizzazione con l'ipotesi di possibile creazione di "vivai"
 - Avanzamento della ricostituzione della vegetazione forestale e prativa nonché sviluppo delle iniziative per la ristrutturazione e il potenziamento della funzionalità ecologica dell'area vasta secondo il programma di realizzazioni individuato in fase 0
- Fase 3: completamento degli interventi di natura ambientale definiti nella fase 0

4.2.3 Interventi per la conservazione/ripristino della brughiera

4.2.3.1 Quantificazione degli interventi

Sotto il profilo del dimensionamento dell'intervento, questo discende dalla entità delle superfici di brughiera interessata dalla realizzazione degli interventi previsti dal Master Plan, così come descritti di seguito (cfr. Tabella 4-1).

<i>Formazione</i>	<i>Superfici presenti nell'ex area militare (ha)</i>	<i>Superfici presenti nell'area di intervento (ha)</i>	<i>Superfici interventi di mitigazione (ha)</i>
Brughiera	110,0	110,0	220,0
Totale	110,0	110,0	220,0

Tabella 4-1 Ricostituzione della brughiera: quantificazione degli interventi

4.2.3.2 Prima identificazione delle aree di intervento

Come premesso, la identificazione delle aree di intervento per la ricostituzione della brughiera discende da una serie di requisiti che dette aree debbono possedere, il cui riscontro ha indirizzato la loro selezione.

Nello specifico, le aree vocate all'intervento (B2) Brughiera frammista ad aree boscate residuali sono costituite dai boschi e dalle boscaglie acidofile, nonché dalle formazioni a conifere. Con riferimento invece all'intervento (B1) Brughiera estesa le aree di riferimento sono state individuate come aree di potenziale localizzazione le formazioni a dominanza di specie alloctone ed infestanti, nonché gli incolti erbacei.

Sulla scorta di tali requisiti sono state individuate le seguenti aree di possibile intervento:

1. Porzione territoriale ricadente all'interno del sito Natura Brughiera del Vigano
2. Porzione territoriale a Nord del sedime aeroportuale
3. Aree a margine del perimetro orientale del sedime aeroportuale
4. Ex area militare in Comune di Lonate Pozzolo

Ulteriori aree sono inoltre previste all'interno del sedime aeroportuale (cfr. Figura 4-1).

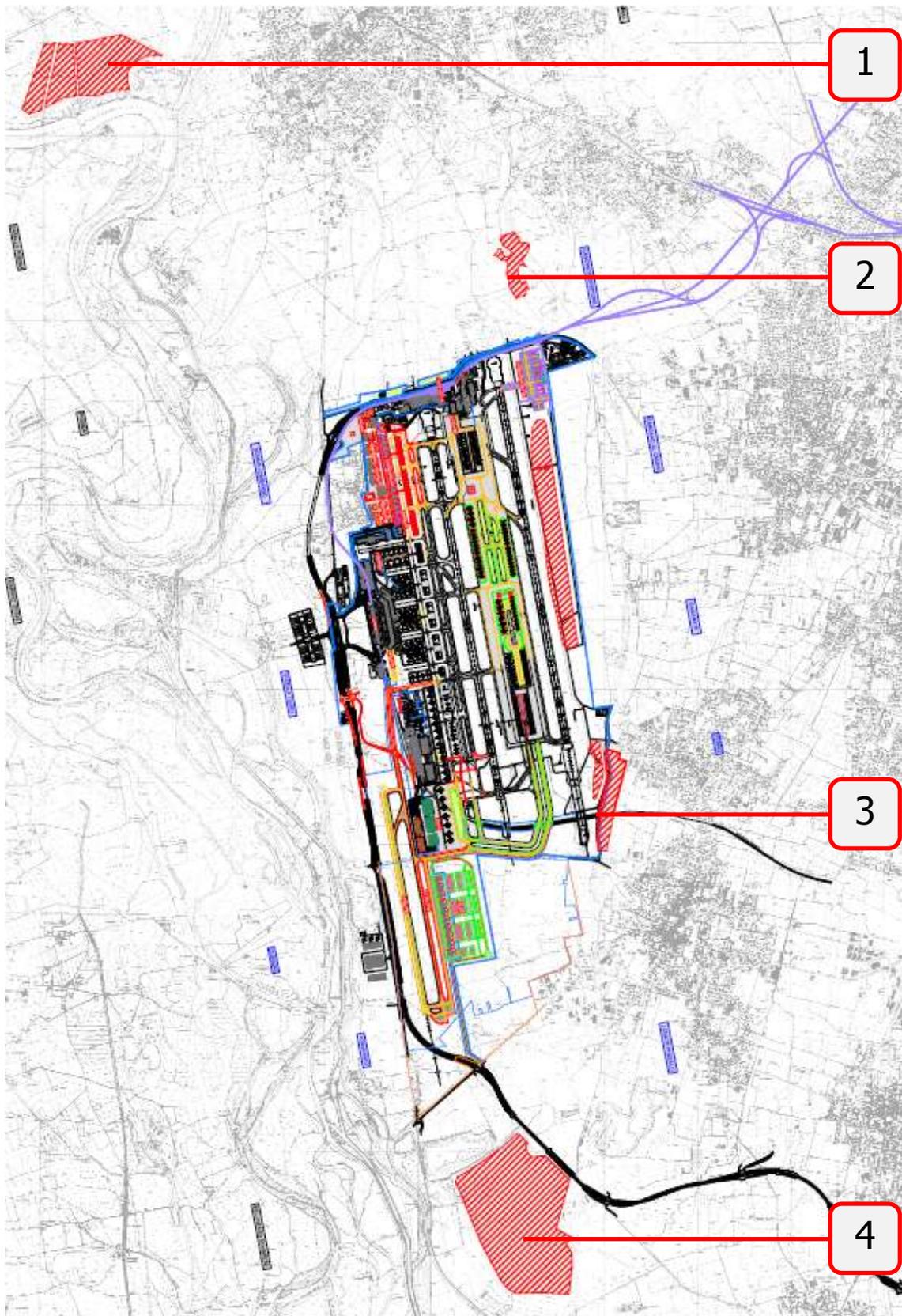


Figura 4-1 Aree di intervento per il ripristino della brughiera

Relativamente alla prima area di intervento, questa è stata localizzata in corrispondenza della porzione meridionale del SIC Brughiera del Vigano, segnatamente in prossimità della confluenza tra il torrente Strona ed il fiume Ticino, ed è attualmente coperta da boschi di aghifoglie.

Per quanto attiene all'ultima area di intervento, il sito in questione è ad oggi interessato dalla presenza di vegetazione alloctona ed infestante, nonché di incolti erbacei, e si trova in affiancamento ad alcuni lembi di brughiera, condizione quest'ultima particolarmente significativa ai fini della ricostituzione di una formazione la cui entità dimensionale sia rilevante.

Per questi interventi è prevista la fasizzazione esplicitata nel paragrafo 4.2.2 "Il cronoprogramma di realizzazione degli interventi".

4.2.4 Interventi per la ricostituzione della vegetazione forestale e prativa

4.2.4.1 Quantificazione degli interventi

Per quanto concerne la ricostituzione della vegetazione forestale, la determinazione della entità delle superfici di intervento trova diretto riscontro in quella delle diverse formazioni interessate dagli interventi in progetto.

Nella Tabella 4-2 sono riportati le superfici presenti nell'ex area militare, nonché le superfici interessate dalla rimodulazione del progetto, rispetto alle quali è ipotizzata in prima analisi la determinazione delle superfici degli interventi di mitigazione.

<i>Formazione</i>	<i>Superfici presenti nell'ex area militare (ha)</i>	<i>Superfici presenti nell'area di intervento (ha)</i>	<i>Superfici interventi di mitigazione (ha)</i>
Boschi di robinia e ciliegio tardivo	158,0	55,0	
Querceti di farnia	83,0	24,0	
Boschi di quercia rossa	6,9	0	
Pinete di pino silvestre	2,5	0,2	
Totale	250,4	79,2	160,0

Tabella 4-2 Ricostituzione della vegetazione forestale: quantificazione degli interventi

Per quanto invece attiene gli interventi rivolti alla ricostituzione della vegetazione prativa, si rappresenta che tale vegetazione, in conseguenza della rimodulazione del progetto, non risulta presente nelle aree oggetto di intervento, ciò nonostante si riporta la successiva Tabella 4-3 nella quale sono riportate le superfici presenti nell'ex area militare. Qualora da una più puntuale analisi dovesse emerge la presenza di tale vegetazione si procederà nell'individuazione di interventi compensativi in rapporto di 1 a 1.

<i>Formazione</i>	<i>Superfici presenti nell'ex area militare (ha)</i>	<i>Superfici presenti nell'area di intervento (ha)</i>	<i>Superfici interventi di mitigazione (ha)</i>
Prati secchi	6,4	0	
Totale	6,4	0	0

Tabella 4-3 Ricostituzione della vegetazione prativa: quantificazione degli interventi

4.2.4.2 Modalità attuative e prima identificazione delle aree di intervento

In coerenza con l'impianto concettuale assunto alla base del presente progetto, gli interventi di ricostituzione della vegetazione forestale, come quantificati nella precedente tabella, potranno essere realizzati anche attraverso migliorie forestali, conservando eguale efficacia ai fini ecologici.

Sulla base di una prima ricognizione dell'attuale assetto vegetazionale nella porzione territoriale circostante l'aeroporto di Malpensa è stato identificato quale areale di localizzazione degli interventi di ricostituzione della vegetazione forestale e prativa quello corrispondente alle sponde del fiume Ticino nel tratto approssimativamente compreso tra l'ansa di Castelnovate e l'abitato di Turbigo.

A tale riguardo si precisa che le superfici sulle quali eseguire detti interventi sono state identificate per un valore complessivo sensibilmente maggiore di quello previsto (cfr. Tabella 4-2 e Tabella 4-3). Questo maggior valore è legato al fatto che gli interventi proposti dovranno essere identificati puntualmente solo in una fase di progettazione avanzata degli interventi stessi, attraverso una attività di concertazione con gli Enti Parco.

Per quanto infine concerne la tempistica di realizzazione degli interventi in parola, questa sarà sviluppata per fasi in coerenza con l'avanzamento della costruzione delle opere previste dal master plan.

4.2.5 Interventi per la ristrutturazione e potenziamento della funzionalità ecologica

4.2.5.1 Quantificazione degli interventi

Nel caso degli interventi di mitigazione in questione, in ragione della finalità da questi perseguita, la loro quantificazione non trova diretto riscontro nella estensione delle formazioni vegetazionali interessate dalla espansione nella ex area militare.

Muovendo da tale considerazione, è stato ritenuto che le superfici da realizzare siano per una efficacia equivalente di 100 ettari di superficie boscata.

4.2.5.2 Prima identificazione delle aree di intervento

La logica che ha condotto alla definizione delle aree di intervento ha trovato fondamento in un duplice ordine di fattori, costituiti, da un lato, dalla distribuzione del grado di qualità floristico-vegetazionale e, dall'altro, dal disegno della rete ecologica per come essa è stata individuata nei diversi documenti elaborati ai vari livelli istituzionali.

Per quanto concerne il primo criterio di identificazione delle aree di intervento, il contesto territoriale di riferimento, ossia l'area vasta nella quale si colloca l'aeroporto di Malpensa, presenta un carattere eterogeneo sotto il profilo del livello di qualità floristico-vegetazionale.

Muovendo da tale considerazione e sulla scorta dei successivi approfondimenti svolti in questa sede, sono state individuate quali aree di intervento quelle rappresentate dagli areali di concentrazione delle specie alloctone infestanti.

Relativamente al secondo criterio, il punto di partenza è stato rappresentato dalle invarianti riconosciute nei diversi disegni di rete ecologica sviluppati ai diversi livelli istituzionali.

Oltre che nella direttrice del fiume Ticino, dette invarianti sono state identificate in:

- *Direttrice Est-Ovest*, corrispondente al "Corridoio 8" della Rete Ecologica Regionale e presente nel disegno della Provincia di Varese, nonché soprattutto in quello della Provincia di Milano, come "*Dorsale Verde Nord*"³ e del arco Regionale Lombardo Valle del Ticino, come "*Corridoio ecologico di connessione tra la Valle del Ticino e i boschi dell'Alto Milanese*"⁴.
- *Circuitazione dell'aeroporto*, come elemento di un più articolato sistema di connessione ecologica del territorio.

³ Si ricorda che il PTCP della Provincia di Milano ha definito la Dorsale Verde Nord come «elemento strategico della Rete Ecologica Provinciale» e «struttura portante del sistema di connessione ecologica ed ambientale della parte settentrionale della provincia».

⁴ Il Corridoio in questione è definito nella Relazione del progetto della rete potenziale come «tassello strategico che può sicuramente contribuire alla realizzazione di un disegno più ampio di rete ecologica».

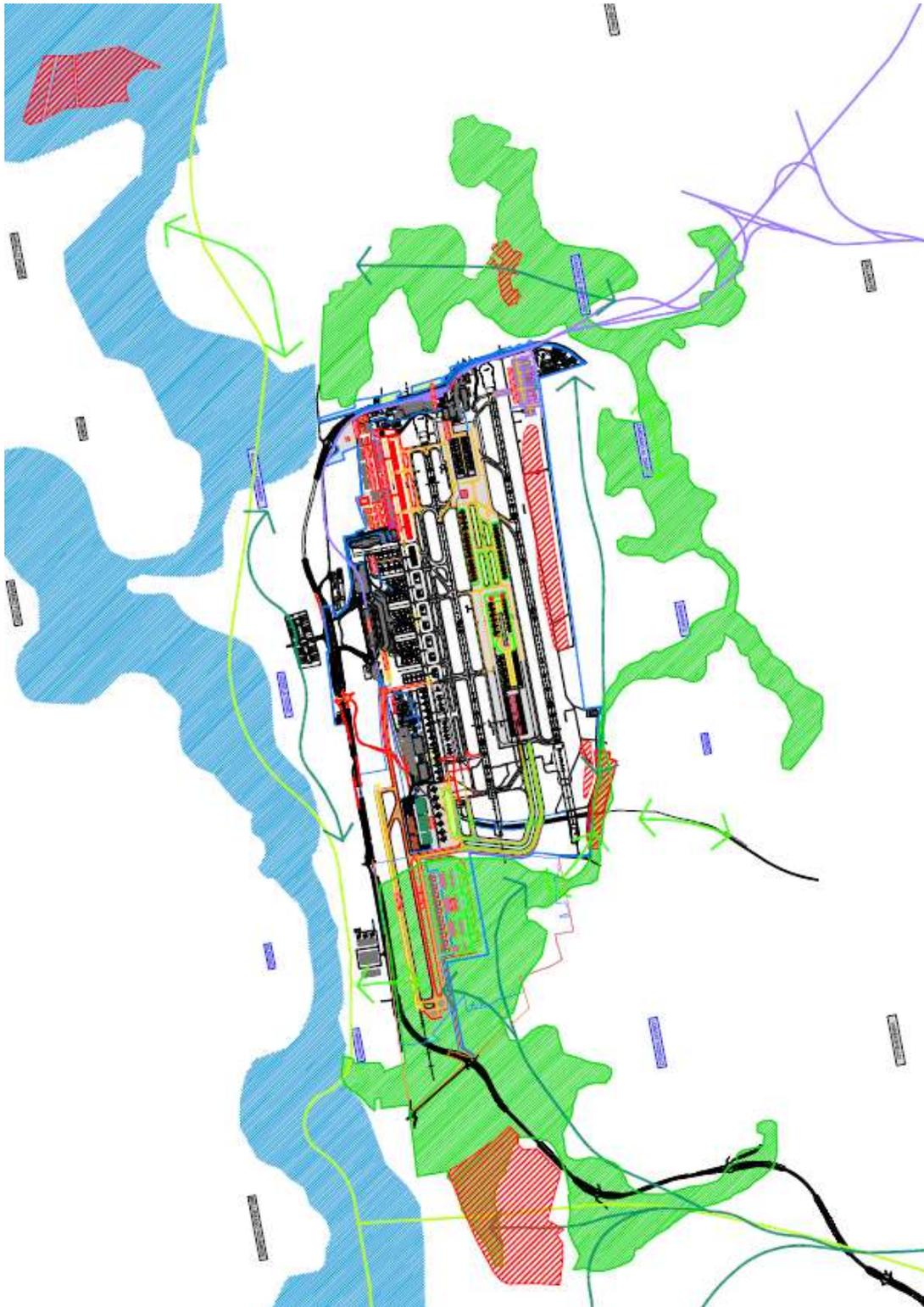


Figura 4-2 Aree di intervento ed invarianti delle reti ecologiche

Sulla scorta di tali indicazioni è stato in via preliminare individuato un complesso di aree che, come risulta dalla immagine (cfr. Figura 4-2), rispondono ed inverano alcune delle invarianti riscontrate nelle diverse declinazioni di rete ecologica.

4.2.6 Le attenzioni per il perseguimento degli interventi ambientali

Al fine di ottenere la disponibilità delle aree e consentire la realizzazione degli interventi stessi potranno essere intrapresi diversi percorsi che si racchiudono in due fattispecie, come di seguito indicato:

1. Accordi tra SEA e la Proprietà eventualmente anche attraverso la mediazione dell'Ente Parco e/o Ente Gestore dei SIC. Queste modalità riguardano la quota parte degli interventi che interessano le aree interne ai territori dei Parchi del Ticino, Lombardo o Piemontese, e/o all'interno di aree individuate come SIC. In questi casi, prima della loro realizzazione, i progetti saranno sottoposti ad approvazione, sia in termini di qualità che di modalità, all'Ente gestore dei Parchi e/o del SIC. Successivamente si prevede:
 - a) accordo con i privati – questa modalità prevede un accordo diretto tra il proprietario dell'area e SEA, eventualmente anche attraverso la mediazione dell'Ente Gestore del Parco, al fine di individuare modalità e tempi degli interventi,
 - b) convenzione con l'Ente Parco – essa copre le fattispecie in cui le aree oggetto d'intervento sono di proprietà dell'Ente Parco, quindi rappresenta lo strumento che disciplina gli interventi realizzati da SEA;

Entrambe le suddette tipologie prevedono che la proprietà delle aree rimanga in capo agli originari titolari, che beneficiano degli interventi di miglioramento dei fondi attuati da SEA, i cui obblighi si esauriscono con l'attuazione delle mitigazioni e compensazioni e monitoraggio sull'effettivo affrancamento delle specie arboree.

2. Individuazione di atti che, qualora non condiviso, impongano al proprietario la messa a disposizione delle aree funzionali agli interventi di mitigazione. Le modalità d'intervento di seguito individuate dovranno essere attuate solo nel caso in cui il proprietario si opponga agli interventi. Esse costituiscono il mezzo estremo da utilizzare nel momento in cui per un'area funzionale alla realizzazione di un progetto approvato dalle Autorità non si trovi un accordo con la proprietà:
 - a) imposizione di una Servitù sul fondo - in questo caso è necessario un idoneo atto normativo o regolamentare dell'amministrazione (Regione, Ente gestore) che imponga la costituzione di un onere sulla proprietà. Anche se si tratta di opere di miglioramento che accrescono il valore complessivo, non è certo che il proprietario sia disposto ad accettarle;
 - b) esproprio - in tal caso è necessario l'intervento dell'amministrazione che dichiara l'interesse pubblico alla realizzazione degli interventi e l'indifferibilità ed urgenza delle opere.

In entrambi le due ipotesi il progetto definitivo degli interventi di mitigazione, atto ad individuare puntualmente le aree di intervento, costituirà anche lo strumento sulla scorta del quale, dopo l'approvazione della Autorità competente (Regione, Parco, Ente Gestore...), potrà essere dichiarata la pubblica utilità dell'intervento.

Non è da escludere che in queste due ultime ipotesi i privati si oppongano ed instaurino contenziosi nei confronti delle Amministrazioni e di SEA.

5 IL RAPPORTO OPERA-AMBIENTE A SEGUITO DELLA NUOVA CONFIGURAZIONE

5.1 I fattori che concorrono alla ridefinizione del rapporto Opera - Ambiente

I fattori che concorrono alla ridefinizione del rapporto Opera – Ambiente conseguente alla rimodulazione del Master Plan sono sicuramente molteplici e tra loro interconnessi, ragione per la quale la proposta di loro schematizzazione nel seguito condotta, se da un lato opera a favore di una maggiore chiarezza espositiva del tema, dall'altro certamente sarà limitativo di detti aspetti di complessità e di interazione.

Ciò premesso, l'insieme di detti fattori può essere articolabile in due distinte famiglie, così individuate:

- *Integrazione della dimensione ambientale* nella definizione degli interventi e delle opere di Master plan;
- *Integrazione della dimensione territoriale* nella definizione degli interventi e delle opere di Master plan

L'elemento comune ad entrambi i fattori risiede nella assunzione di un approccio progettuale in ragione del quale la progettazione non esaurisce il proprio contributo nella definizione dell'assetto infrastrutturale dell'opera, quanto anche in quello dell'assetto ambientale e territoriale all'interno del quale detta nuova opera si colloca.

L'assunto dal quale principia tale differente approccio strutturante la rimodulazione del Master Plan, si fonda sul convincimento che qualsiasi nuova grande iniziativa infrastrutturale, a prescindere dal suo essere a completamento o meno di un'opera esistente, genera al suo intorno delle modificazioni delle quali il progetto deve farsi carico, nell'ottica della preventiva definizione di quelle condizioni tali non solo da rendere compatibili dette modificazioni, quanto anche da generare un diffuso incremento della qualità ambientale e territoriale del contesto spaziale interessato.

In altre parole è possibile affermare che l'approccio progettuale assunto nella rimodulazione del Master Plan si sostanzia nel ritenere che il campo di azione della attività progettuale sia rappresentato, per un verso, dall'opera di ingegneria e, per l'altro, dal contesto ambientale e territoriale nel quale essa prevista. Ne consegue che in tal modo l'oggetto della progettazione non sia unicamente rappresentato dall'opera di ingegneria, quanto anche dai rapporti che essa intrattiene con il proprio contesto di riferimento, cercando di orientarli verso un bilancio che sia non solo a somma zero (le modificazioni apportate dall'intervento sono tutte assorbite dal contesto), quanto anche a somma positiva (il contesto con l'intervento in progetto è più performante, di migliore qualità di quello senza intervento).

5.2 L'integrazione della dimensione ambientale nella rimodulazione del Master plan

Come premesso, nel corso del suo articolato iter istruttorio la proposta progettuale si è andata progressivamente modificando ed affinando, in ragione di un graduale processo di recepimento delle sollecitazioni e degli spunti derivanti dal rapporto con la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nonché anche dalle diverse forme attivate di confronto con gli Enti territoriali e locali.

All'interno di detto processo, un sostanziale passaggio si è avuto in occasione della presentazione del documento di Integrazioni volontarie del Novembre 2012, nell'ambito del quale è stata operata una prima prospettazione di un approccio che ha dato evidenza non solo della mitigazione degli effetti negativi indotti dall'opera in progetto, ma anche degli interventi volti alla salvaguardia dell'ecosistema ambientale.

La chiave progettuale sviluppata nella presente rimodulazione del Master plan è per l'appunto rappresentata dalla volontà di accompagnare la progettazione infrastrutturale, ossia quella relativa alle infrastrutture land side ed air side che costituiranno la configurazione aeroportuale di progetto, ad un progetto di inserimento e valorizzazione ambientale, il cui obiettivo ultimo risiede nella definizione dell'assetto ambientale all'interno del quale si collocherà il nuovo aeroporto.

Come anticipato, detta scelta di approccio muove dal convincimento che progettazione dell'opera di ingegneria e quella dei rapporti che essa andrà ad intrattenere con il contesto ambientale di suo riferimento debbano procedere parallelamente, dando così origine ad un "progetto di opera" e ad un correlato "progetto di ambiente". In tale prospettiva potremmo affermare che, nel caso in specie, se l'obiettivo del primo dei due progetti risiede nella definizione di quell'assetto infrastrutturale in grado di rendere l'aeroporto di Malpensa maggiormente rispondente ai livelli prestazionali definiti dagli standard internazionali di settore, quello del secondo progetto risiede nel disegnare quell'assetto ambientale che, in ragione della congiunta considerazione delle condizioni pregresse e delle azioni di progetto, si ritiene sia in grado di recepire l'opera infrastrutturale nei termini di conservazione e/o di incremento della qualità ambientale ad essa preesistente.

Gli aspetti qualificanti rispetto ai quali è stato sviluppato detto approccio sono stati:

- Unitarietà ed articolazione del progetto di ambiente
- Integrazione tematica tra i due progetti
- Integrazione temporale tra i due progetti

Ancorché possa apparire superfluo sottolinearlo, in quanto condizione a nostro avviso implicita nella sua stessa qualificazione come progetto, il primo aspetto qualificante risiede nella unitarietà ed articolazione del progetto di ambiente.

Il progetto è stato inteso, sin dal suo concepimento, non come lo sviluppo di una serie di "interventi tampone", ossia la costruzione di un repertorio più o meno vasto di soluzioni di ingegneria naturalistica da applicarsi all'intorno dell'aeroporto laddove fosse evidente una esigenza

mitigativa, quanto invece come un progetto unitario ed al tempo articolato rivolto al perseguimento di una pluralità di finalità ed al suo interno dotato di una molteplice strumentazione, della quale sono testimonianza le categorie, le tipologie ed i tipologici di interventi descritti in precedenza.

Il progetto ambientale supera quindi la logica dell'abaco, andando a definire le linee strutturanti dell'assetto delle componenti naturalistiche del territorio, nella triplice ottica di conservare gli habitat della brughiera, così come peraltro auspicato dallo studio di area vasta condotto da Regione Lombardia, di promuovere la ricostituzione della vegetazione forestale e prativa, nonché di operare una ristrutturazione ed un potenziamento della funzionalità ecologica.

Assunta quindi la valenza unitaria, territoriale, nonché internamente articolata del progetto di ambiente, il secondo aspetto qualificante che in questa sede si intende porre in evidenza è dato dalla sua integrazione tematica con il progetto d'opera.

I due progetti sono stati concepiti e sviluppati in modo parallelo, avendo assunto nell'aeroporto e nel suo territorio il loro comune ambito tematico. Sebbene anche questa osservazione possa apparire scontata, appare tuttavia utile e non del tutto indubbio evidenziare che i due progetti, ossia quello d'opera e quello d'ambiente, sono stati elaborati in modo dialettico, ossia attraverso una continua attenzione alle reciproche esigenze ed opportunità di ciascuno dei due progetti.

Esito di un siffatto modo di procedere si risolve non solo nella effettiva realizzabilità del complesso progettuale dato da opera ed ambiente, quanto ancor prima nella non autoreferenzialità di alcuna delle scelte di progetto. In coerenza con un approccio progettuale teso al superamento della logica dell'abaco, i due progetti sono espressione di quelle effettive soluzioni che si ritengo adeguate nel caso in specie e non di quelle possibili si di un piano teorico. Volendo esemplificare quanto detto è possibile affermare che la puntuale identificazione delle aree di intervento per il ripristino della brughiera (cfr. Figura 4-1) è il concreto risultato di una attenta e congiunta considerazione dell'opera e del contesto ambientale.

Un terzo aspetto che rende eccezionalmente efficace l'integrazione operata tra progetto infrastrutturale e progetto ambientale è, come premesso, rappresentato dall'ambito temporale.

Nella proposta elaborata nella presente sede, l'integrazione tra progetto d'opera e progetto d'ambiente non si esplica unicamente sotto il profilo spaziale, illustrato al punto precedente, quanto anche rispetto a quello temporale, mediante una visione congiunta della fasizzazione di intervento dei due progetti.

Come chiaramente risulta dalla descrizione operata nel precedente capitolo 4, ciascuno dei due progetti è dotato di un complesso di interventi ed opere, e di un cronoprogramma di loro realizzazione i quali tuttavia non sono concepiti in modo autonomo, quanto all'opposto strettamente integrato.

Esemplificazione di tale affermazione risiede nella Fase 0, finalizzata, per quanto attiene alla realizzazione del progetto d'opera, al completamento di alcuni interventi infrastrutturali già avviati

e, relativamente al progetto di ambiente, alla esplicitazione degli studi e sviluppo dei progetti di valenza ambientale ed ecosistemica.

Un ulteriore e significativo esempio della integrazione tra i due cronoprogrammi progettuali è rappresentato dalla Fase 1 la quale, dal punto di vista della attuazione del progetto d'opera, è essenzialmente rivolta alla realizzazione delle opere di ampliamento dell'area cargo in direzione Sud, mentre, sotto il profilo della esecuzione del progetto di ambiente, è finalizzato allo svolgimento degli interventi di ripristino della brughiera (cfr. Figura 4-1) ed alla verifica della efficacia della iniziativa.

Appare a tale riguardo interessante notare come la stessa fase temporale sia, da un lato, utilizzata come momento per attuare quelle opere volte a coprire la domanda di trasporto merci espressa dal mercato di riferimento dello scalo di Malpensa e, dall'altro, impiegata per anticipare la attuazione di quegli interventi di ricostituzione dell'habitat della brughiera, a loro volta propedeutici a dare continuità al percorso di conservazione ed implementazione dell'Habitat della Brughiera

In buona sostanza, l'approccio progettuale e le scelte in coerenza ad esso operate rendono i due progetti, ossia quello dell'opera e quello dell'ambiente, tra loro perfettamente integrati sia sotto il profilo della localizzazione spaziale delle diverse soluzioni progettuali previste, sia da quello della loro localizzazione temporale.

5.3 L'integrazione della dimensione territoriale nella rimodulazione del Master plan

Come premesso, tra le diverse indicazioni emerse nel corso dell'iter di valutazione ambientale sin qui seguito e che hanno concorso a determinare i presupposti sulla scorta dei quali è stata sviluppata la presente rimodulazione del Master Plan, un ruolo centrale hanno avuto le osservazioni espresse dal contesto socio-territoriale in merito ad una pluralità aspetti che vanno dalla richiesta di attenzione verso il sistema dei beni e dei valori di cui sono testimonianza gli habitat naturali, a quello di uno sviluppo coordinato e condiviso dell'assetto territoriale delle aree circostanti l'aeroporto.

Se, come documentato nel precedente paragrafo, il progetto di ambiente, termine con il quale si è inteso identificare la definizione di quell'assetto ambientale all'interno del quale la nuova iniziativa progettuale risulta essere non solo ambientalmente compatibile quanto anche occasione di un incremento della qualità diffusa, ha inteso dare risposta al primo ordine di richieste espresse dal contesto socio-territoriale, in analogia con detto approccio anche il secondo tema è stato oggetto di un complesso di scelte che hanno accompagnato la rimodulazione del Master Plan.

Un primo elemento della rimodulazione in oggetto che appare da subito necessario puntualizzare riguarda la definizione del tema che può essere identificato nella "costruzione del territorio dell'aeroporto". Anche in questo caso, in analogia a quanto illustrato per il progetto di ambiente, si è ritenuto che la progettazione dell'opera dovesse essere accompagnata da un analogo momento dedicato alla definizione di quelle linee strutturanti l'assetto territoriale che consentano la compatibilizzazione e la valorizzazione dei rapporti tra nuovo intervento e territorio.

Tale identificazione del tema ha quindi indotto a volgere l'attenzione verso tutti quegli aspetti concernenti l'esercizio aeroportuale che hanno determinato delle azioni in atto a valenza territoriale ed in direzione di quelli riguardanti le modifiche dell'assetto produttivo dell'area derivanti dalla configurazione aeroportuale di progetto.

La scelta fondamentale in tal senso operata è stata duplice e si è sostanziata, in primo luogo, nella decisione di inserire all'interno di un unico ed unitario momento di riflessione progettuale tutti quegli aspetti che, a prescindere dall'essere legati all'esercizio della attuale infrastrutturale aeroportuale o all'assetto di quella di progetto, presentino una valenza territoriale.

La seconda scelta operata è stata quella di concepire detta attività progettuale come esito di un preventivo processo di ascolto delle diverse componenti del contesto socio-territoriale e di raccolta ed elaborazione delle istanze da esso espresse.

La volontà di incardinare la definizione degli aspetti progettuali a valenza territoriale all'interno di una preliminare attività di confronto ha fatto a sua volta emergere la necessità di distinguere i piani di lavoro, dovendo necessariamente posticipare le attività progettuali a merito territoriale ad un successivo momento, così da poter nel frattempo attivare tutti quegli strumenti atti ad organizzare le suddette attività di confronto.