

Allegato 1A

Analisi di coerenza dello  
SIA con i criteri di  
sostenibilità posti dal  
processo di VAS del Piano  
Territoriale Regionale

(Aprile 2011)

Obiettivo del presente documento è quello di condurre un'analisi mirata a verificare la corrispondenza tra gli obiettivi di sostenibilità che sono stati considerati per la *Valutazione Ambientale Strategica* (di seguito definita come VAS) del *Piano Territoriale Regionale* della Regione Lombardia (di seguito definito come PTR) ed il *Nuovo Master Plan Aeroportuale* dell'Aeroporto di Malpensa.

La verifica costituisce un'integrazione a quanto già prodotto nello *Studio di Impatto Ambientale* (di seguito SIA) per il *Nuovo Master Plan Aeroportuale* dell'Aeroporto di Malpensa e consegue anche alle osservazioni emerse nella sede del Tavolo Tecnico istituito dal *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare* il cui primario obiettivo era quello di *"delineare una procedura di approvazione del Master Plan che sia efficiente, efficace e condivisa"*.

In particolare questo documento costituisce (in riferimento alla metodologia di analisi della coerenza del *Nuovo Master Plan Aeroportuale* dell'Aeroporto di Malpensa con gli obiettivi di sviluppo del territorio) l'ultima fase di un processo di definizione e verifica metodologica iniziato, per iniziativa spontanea del Proponente, nel Luglio 2007, mediante l'attivazione della procedura di specificazione dei contenuti dello SIA, ai sensi dell'allora vigente *articolo 30 della Legge 18 aprile 2005, n.62*.

La Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale aveva positivamente assentito al documento del 2007 (mediante *Parere 221 del 19 dicembre 2008*, riportato in *Appendice 2*), osservando *"come il piano di lavoro presentato, le metodologie adottate e il livello di approfondimento risultassero adeguate al caso di studio"*. Pertanto il Proponente ha predisposto lo SIA, che è stato finalizzato nel mese di Marzo 2010 in accordo a tali linee guida metodologiche.

Dopo quella data è stato avviato il Tavolo Tecnico presso il *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*, che *"stante la complessità delle azioni da compiere e l'importanza nel panorama del sistema dei trasporti italiano dello scalo di Malpensa"* ha avuto la finalità di *"delineare una procedura di approvazione del Master Plan"*, interrogandosi in merito a come *"determinare il percorso approvativo"*, ponendo a confronto le opzioni *"del processo proprio di una VAS sul Progetto nel suo complesso e di una successiva procedura di VIA per le singole opere ovvero di una procedura di VIA direttamente del Master Plan"*.

Nell'ambito del Tavolo Tecnico è stato concluso che il *"documento di definizione del nuovo assetto dell'aeroporto potrebbe quindi seguire le procedure previste per i progetti infrastrutturali dal D. Lgs. 152/2006"*; affermando tuttavia che *"la stessa procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale potrebbe essere arricchita con i temi più propri della sostenibilità ambientale, non tanto in chiave di strategie di assetto"*

*quanto piuttosto di strategie di governo delle risorse necessarie per la realizzazione e per la gestione delle infrastrutture”.*

Pertanto, coerentemente a quanto sopra espresso, il presente documento analizza e riconsidera i contenuti strategici ed ambientali del *Master Plan*, con la finalità di verificare come lo stesso soddisfi gli obiettivi di sostenibilità posti dalla Regione Lombardia alla base del processo di stesura ed adozione del proprio PTR (assunto quale *“atto fondamentale di indirizzo, agli effetti territoriali, della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei comuni e delle province”*).

Oltre alla presente Introduzione, il documento include i seguenti *Capitoli*:

- *Capitolo 2 – Analisi del PTR*, che analizza i macro-contenuti del *Documento di Piano* e dei documenti di VAS e ne identifica i rispettivi obiettivi di sostenibilità;
- *Capitolo 3 – Analisi dei contenuti strategici ed ambientali del Master Plan*, che sintetizza gli elementi di relazione tra i contenuti strategici ed ambientali del *Master Plan* ed i contenuti del PTR (con particolare riferimento ai relativi obiettivi di sostenibilità);
- *Capitolo 4 – Conclusioni*.

Il presente documento è costituito inoltre dalle seguenti *Appendici*:

- *Appendice 1: Relazione Finale – Tavolo Tecnico presso il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Aeroporto di Malpensa – Nuovo Master Plan Aeroportuale*;
- *Appendice 2: Parere del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 221 del 19 dicembre 2008*;
- *Appendice 3: Gli Obiettivi del PTR*.

## 2 ANALISI DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)

### 2.1 IL PTR

Il *Piano Territoriale Regionale* (di seguito definito come *PTR*) è il documento di piano, di cui si è dotata la Regione Lombardia in applicazione dell'*art. 19 della L.R. 12/2005 "Legge per il governo del territorio"*, avente natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (cfr. *Codice dei beni culturali e del paesaggio – D. Lgs. n.42/2004*). In tale ottica il *PTR* recepisce, consolida e aggiorna il *Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)* vigente in Lombardia dal 2001, integrandone e adeguandone contenuti descrittivi e normativi e confermandone impianto generale e finalità di tutela.

Il *PTR* della Regione Lombardia è stato approvato con *Deliberazione di Consiglio Regionale del 19 gennaio 2010, n. VIII/9511* quale "*atto fondamentale di indirizzo, agli effetti territoriali, della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei Comuni e delle Province*".

In tal senso il *PTR* ha delle ricadute sui diversi piani territoriali (comunali, provinciali, dei parchi) e di settore, fornendo gli assi strategici dei termini di orientamento e indirizzo delle scelte.

In accordo alla vigente normativa (cfr. *art.4 della L.R. 12/2005*, in attuazione delle normative comunitarie e nazionali) il *PTR* è assoggettato al procedimento di *Valutazione Ambientale Strategica* (di seguito definita come *VAS*), la cui finalità è quella di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali durante il procedimento di adozione e di approvazione di piani e programmi che possano avere effetti significativi sull'ambiente.

Nel seguito si descrive la struttura del *PTR* (cfr. *Paragrafo 2.1.1*) e si pone in evidenza come il *PTR* abbia suddiviso il territorio lombardo in Sistemi Territoriali (cfr. *Paragrafo 2.1.3*).

#### 2.1.1 Struttura del PTR

Nel dettaglio il *PTR* è uno strumento composito (cfr. seguente *Figura 2.1*), che ha nel *Documento di Piano* l'elemento cardine di riferimento, costituendo la componente del *PTR* che contiene gli obiettivi e le strategie, articolate per temi e sistemi territoriali, per lo sviluppo della Lombardia.

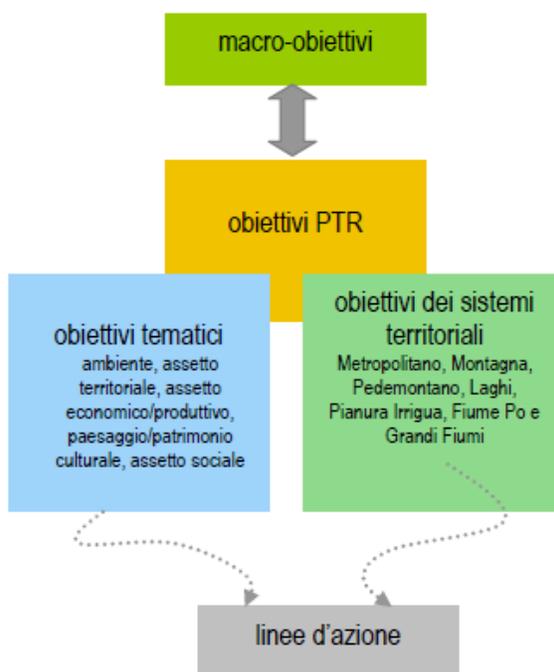
Figura 2.1 *Struttura del PTR*



In particolare, nell'ambito del *Documento di Piano* sono declinati gli obiettivi che il PTR stesso si pone per il perseguimento della "strategia regionale per lo sviluppo competitivo e armonioso del territorio" (cfr. *Capitolo 1 del Documento di Piano*). Nel dettaglio il PTR identifica un sistema di obiettivi articolato e integrato, dove trovano spazio i temi e le politiche che agiscono sulle diverse componenti del territorio (cfr. seguente *Figura 2.2*).

Figura 2.2 *Il Sistema degli Obiettivi del PTR*

### Il Sistema degli obiettivi del PTR



Di cui:

- I **Macro Obiettivi** sono i principi cui si ispira l'azione del PTR; essi fanno riferimento alla Strategia di Lisbona e sono la declinazione, per la Lombardia, dello sviluppo sostenibile espresso dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo. Tale principio di fondo permea, infatti, tutta la programmazione del PTR. I **Macro Obiettivi** sono scaturiti dall'analisi delle politiche di settore e dalla verifica di coerenza rispetto alla programmazione regionale, nazionale e comunitaria;
- Gli **Obiettivi del PTR** sono gli obiettivi che il PTR si pone per il perseguimento dei **Macro Obiettivi** sul territorio lombardo; essi sono scaturiti dall'analisi congiunta degli obiettivi settoriali e tratteggiano visioni trasversali e integrate;
- Gli **Obiettivi Tematici** sono la declinazione tematica degli **Obiettivi del PTR**. Essi scaturiscono dall'insieme condiviso degli obiettivi settoriali della programmazione regionale letti alla luce degli **Obiettivi del PTR**;
- Gli **Obiettivi dei Sistemi Territoriali** sono la declinazione degli **Obiettivi del PTR** per i 6 sistemi territoriali individuati dal piano;
- Le **Linee d'Azione del PTR** permettono di raggiungere gli **Obiettivi del PTR**. Possono essere azioni della programmazione regionale che il PTR fa proprie, ovvero linee d'azione proposte specificamente dal PTR.

### 2.1.2 *Identificazione dell'Aeroporto di Malpensa come Infrastruttura Prioritaria per la Lombardia*

Il PTR individua, al *Paragrafo 1.5.6 del Documento di Piano*, le infrastrutture strategiche per il conseguimento degli **Obiettivi di Piano** (§Allegato 1). Esse sono costituite da:

- La rete verde regionale (§ ob. PTR 10,14,17,19,21);
- La rete ecologica regionale (§ ob. PTR 7, 10, 14, 17, 19);
- La rete ciclabile regionale (§ ob. PTR 2,3,5,7,10,17,18);
- Le infrastrutture per la depurazione delle acque reflue urbane (§ ob. PTR 1, 3, 4, 7, 8, 16, 17);
- Le infrastrutture per la mobilità (§ ob. PTR 2, 3, 4, 12, 13, 24);
- Le infrastrutture per la difesa del suolo (§ ob. PTR 7,8,14,15,21);
- L'infrastruttura per l'informazione territoriale (§ ob. PTR 1, 2, 8, 15);
- Le infrastrutture per la banda larga (§ ob. PTR 1, 2, 3,4, 9, 22);
- Le infrastrutture per la produzione e il trasporto di energia (§ ob. PTR 2, 3, 4, 7, 8, 16).

Con riferimento, in particolare, alle infrastrutture prioritarie per la mobilità, il piano sottolinea la necessità di affermazione come hub dell'aeroporto di Malpensa e di sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, con l'articolazione dei differenti ruoli per gli scali di Linate, Orio al Serio e Montichiari.

Lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo necessita dunque di azioni di potenziamento infrastrutturale e di attenzione al sistema di adduzione. In particolare nel PTR si afferma che “il rafforzamento del ruolo dell’aeroporto di Malpensa, quale scalo di riferimento principale nel più ampio sistema aeroportuale nazionale, non può prescindere da una puntuale definizione del sedime aeroportuale in funzione della capacità futura dello scalo nonché dall’adeguamento e completamento del sistema di accessibilità, attraverso la realizzazione dei collegamenti con la rete primaria nazionale e internazionale, stradale e ferroviaria (definiti nell’Accordo di Programma Quadro sottoscritto nel 1999) e, più in generale, il potenziamento delle interconnessioni con gli altri scali del sistema aeroportuale settentrionale.”

In questa accezione, pertanto, il Master Plan dell’aeroporto intercontinentale di Malpensa soddisfa gli obiettivi di potenziamento infrastrutturale individuati all’interno del PTR. In tal senso il processo di VAS, mediante i documenti di Valutazione Ambientale, ha valutato gli impatti positivi e negativi correlati all’attuazione degli stessi **Obiettivi di Piano**.

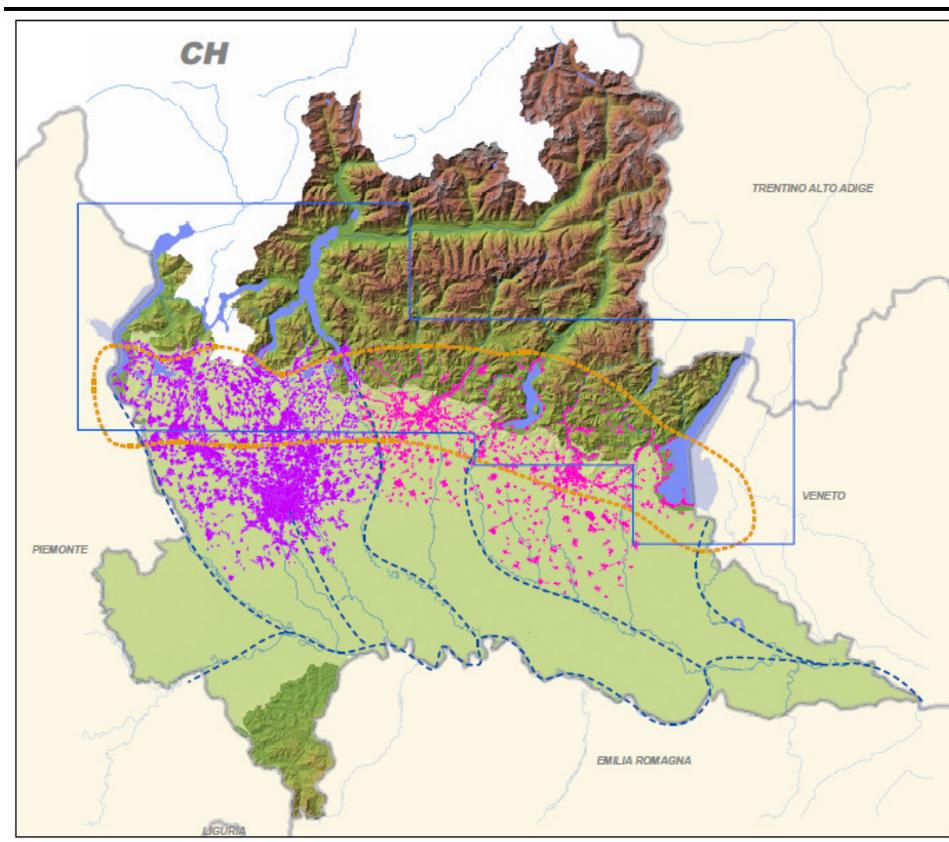
### 2.1.3 *Suddivisione del Territorio Lombardo in Sistemi Territoriali*

Il PTR ha previsto la suddivisione del territorio regionale in 6 Sistemi Territoriali a geometria variabile, da intendersi non tanto come ambiti e ancor meno porzioni di Lombardia perimetrare rigidamente, ma bensì come sistemi di relazioni che si riconoscono e si attivano sul territorio regionale, all’interno delle sue parti e con l’intorno. Di seguito si riporta l’elenco dei Sistemi Territoriali definiti (cfr. Figura 2.3) dal PTR stesso:

- Sistema Metropolitano;
- Montagna;
- Sistema Pedemontano;
- Laghi;
- Pianura Irrigua;
- Fiume Po e Grandi Fiumi di pianura.

L’aeroporto di Malpensa trova particolare riferimento nel Sistema Territoriale Metropolitano (grafismo viola/ fucsia).

Figura 2.3 Sistemi Territoriali del PTR



## 2.2

### GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PTR

Secondo lo schema di Piano descritto nel precedente *Paragrafo* (§ 2.1) introduttivo, il *PTR* definisce tre **Macro - Obiettivi** quali basi delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile, che concorrono al miglioramento della vita dei cittadini:

- Rafforzare la competitività dei territori della Lombardia;
- Riequilibrare il territorio lombardo;
- Proteggere e valorizzare le risorse della regione.

Con finalità di concretizzare i tre **Macro - Obiettivi** il *Documento di Piano* del *PTR* passa attraverso l'individuazione e l'articolazione nei 24 **Obiettivi** che il *PTR* propone.

Gli schemi riportati in *Allegato 1* propongono uno stralcio del *Documento di Piano* finalizzato a porre in evidenza i 24 **Obiettivi del PTR**, nonché il legame in essere tra gli stessi ed i **Macro-Obiettivi**. In particolare, con specifico riferimento agli interventi previsti dal *Master Plan*, si evidenzia come gli **Obiettivi 2 e 24**, sono quelli che meglio si collegano con la necessità di rafforzare le dotazioni di infrastrutture di rango della regione:

- *Ob.2 - Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica;*
- *Ob.24 - Rafforzare il ruolo di "Motore Europeo" della Lombardia, garantendo le condizioni per la competitività di funzioni e di contesti regionali forti.*

Nel dettaglio l'**Obiettivo 2** presenta, in accordo a quanto riportato in *Allegato 1*, un legame principale con il **Macro-Obiettivo** "Rafforzare la competitività dei territori della Lombardia" ed un legame con il **Macro-Obiettivo** "Riequilibrare il territorio lombardo", mentre l'**Obiettivo 24** presenta un legame principale con il **Macro-Obiettivo** "Rafforzare la competitività dei territori della Lombardia" ed un legame con il **Macro-Obiettivo** "Proteggere e valorizzare le risorse della regione".

L'ultimo step di approfondimento del *Documento di Piano del PTR*, al fine di poter quindi dare attuazione alle **Linee d'Azione** dello stesso, ed al fine di consentire una lettura più immediata sia da parte delle programmazioni settoriali, sia da parte dei diversi territori della Regione, consiste nella declinazione di 24 **Obiettivi del PTR** secondo due punti di vista, tematico e territoriale.

I temi individuati, anche in coerenza con i fattori ambientali ed i fattori di interrelazione individuati parallelamente nella procedura di *Valutazione Ambientale*, sono:

- *Ambiente* (Aria, cambiamenti climatici, acqua, suolo, flora, fauna e biodiversità, rumore e radiazioni, etc.);
- *Assetto Territoriale* (mobilità e infrastrutture, equilibrio territoriale, modalità di utilizzo del suolo, rifiuti, etc.);
- *Assetto economico/produttivo* (industria, agricoltura, commercio, turismo, innovazione, energia, rischio industriale, etc.);
- *Paesaggio e Patrimonio Culturale* (paesaggio, patrimonio culturale e architettonico, etc.);
- *Assetto sociale* (popolazione e salute, qualità dell'abitare, patrimonio ERP, etc.).

Gli **Obiettivi Tematici** rappresentano la declinazione degli **Obiettivi del PTR** sui temi di interesse individuati dal *PTR* stesso; essi scaturiscono dall'insieme condiviso degli obiettivi settoriali della programmazione regionale letto alla luce degli obiettivi del *PTR*.

In particolare ogni tema è declinato in obiettivi e in linee di azione (o misure) atte al loro perseguimento. Tali misure scaturiscono in gran parte dalla programmazione regionale ed hanno scenari di attuazione differenti (azioni in atto, proposte già articolate che non hanno ancora attuazione, proposte ancora in fase embrionale).

Ogni obiettivo tematico permette il raggiungimento di uno o più dei 24 **Obiettivi del PTR**, direttamente (tramite il perseguimento dell'**Obiettivo Tematico**) o indirettamente (alcune misure mirate al conseguimento dell'**Obiettivo Tematico** e degli **Obiettivi del PTR** ad esso correlati contribuiscono al raggiungimento anche di altri obiettivi, non direttamente correlati).

Tali Obiettivi, riconsiderati poi con completezza dal processo di VAS al PTR, sono stati i presupposti su cui le *Valutazioni Ambientali* sono state fondate (cfr. seguente *Paragrafo 2.3*). Oggetto delle analisi condotte in termini di verifica degli elementi di relazione tra i contenuti strategici ed ambientali del *Master Plan* ed i contenuti del PTR (cfr. *Capitolo 3*) sono stati proprio tali obiettivi di sostenibilità.

### 2.3 GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEL PROCESSO DI VAS

In particolare il processo di VAS che ha portato all'adozione del PTR ha considerato nell'ambito della *Valutazione Ambientale* i principali obiettivi di sostenibilità ambientale di livello internazionale, europeo e nazionale. Il presupposto su cui si è basata l'identificazione di tali obiettivi si è fondato sull'esame del quadro di riferimento normativo e programmatico e sull'analisi del contesto e delle criticità ambientali in Lombardia (cfr. *Capitolo 7 del Rapporto Ambientale* a corredo della *Valutazione Ambientale* del PTR).

L'interpretazione e definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale considerati nel processo di VAS si è quindi basata sui documenti/atti/norme/programmi elencati nel seguente *Box 2.1*.

#### Box 2.1 Riferimenti Adottati dalla VAS per la Definizione degli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale

[A] VI Programma comunitario di azione in materia di ambiente  
[B] Strategia tematica comunitaria sull'inquinamento atmosferico  
[C] Piano d'azione europeo per le foreste  
[D] Convenzione europea del Paesaggio  
[E] Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo  
[F] Strategia europea per l'ambiente e la salute  
[G] Piano d'azione europeo per l'ambiente e la salute  
[H] Libro bianco sulla sicurezza alimentare  
[I] Direttiva Seveso II  
[J] Direttiva 89/391/CEE  
[K] Direttiva quadro sui rifiuti  
[L] Libro verde – Strategia europea per un'energia sostenibile, competitiva e sicura  
[M] Piano d'azione europeo per l'efficienza energetica  
[N] Libro bianco sulla politica europea dei trasporti  
[O] Direttiva quadro sulle acque 60/2000; Strategia di azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia  
[P] Legge quadro nazionale aree protette  
[Q] Legge quadro nazionale incendi boschivi  
[R] L. 26 ottobre 1995, n. 447; DPR 30 Marzo 2004, n. 142  
[S] L. 26 ottobre 1995, n. 447; DPR 18 novembre 1998, n. 459  
[T] D.lgs. 17 gennaio 2005, n. 13  
[U] Legge quadro nazionale sull'inquinamento elettromagnetici

In dettaglio gli obiettivi di sostenibilità ambientale considerati sono riferiti ai seguenti “Fattori Ambientali”:

- Aria e Fattori Climatici;
- Acqua;
- Suolo;
- Flora, Fauna e Biodiversità;
- Paesaggio e Beni Culturali;
- Popolazione e Salute;
- Rumore e Vibrazioni;
- Radiazioni Ionizzanti e Non Ionizzanti;
- Rifiuti;
- Energia;
- Mobilità e Trasporti.

Nel dettaglio la declinazione degli obiettivi è ripresa nel successivo *Capitolo 3*, in cui gli obiettivi di sostenibilità considerati nel processo di VAS sono posti in relazione con i contenuti del SIA del *Master Plan*.

## 2.4

### GLI OBIETTIVI DEL SISTEMA TERRITORIALE METROPOLITANO

Gli obiettivi individuati per il sistema metropolitano mirano innanzitutto alla valorizzazione del patrimonio culturale e paesistico ed al riequilibrio del territorio, anche attraverso il controllo e la limitazione dell’inquinamento e delle pressioni ambientali ed il potenziamento della mobilità pubblica quale alternativa alla mobilità privata su gomma e al trasferimento su rotaia del trasporto merci.

Essi puntano inoltre a favorire uno sviluppo territoriale policentrico, che mantenga il ruolo di Milano quale polo principale del Nord Italia, anche attraverso il potenziamento del sistema infrastrutturale di collegamento interregionale e internazionale.

Si può ritenere che tali obiettivi, fatta eccezione per le previsioni di realizzazione di nuove infrastrutture, produrranno effetti complessivamente positivi sui fattori ambientali considerati. I potenziali effetti negativi saranno invece legati al consumo di suolo ed alla frammentazione degli ecosistemi, come conseguenza della realizzazione di nuove infrastrutture viarie.

Più nel dettaglio gli obiettivi del sistema territoriale metropolitano sono i seguenti:

- **ST 1.1** Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale;
- **ST 1.2** Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale;
- **ST 1.3** Tutelare i corsi d’acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità;

- **ST 1.4** Favorire uno sviluppo e riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia;
- **ST 1.5** Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee;
- **ST 1.6** Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili;
- **ST 1.7** Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;
- **ST 1.8** Riorganizzare il sistema del trasporto merci;
- **ST 1.9** Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza;
- **ST 1.10** Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio.

Nel dettaglio la declinazione degli obiettivi è ripresa nel successivo *Capitolo 3*, in cui gli obiettivi di sostenibilità identificati dal processo di VAS per il *Sistema Territoriale Metropolitano* sono posti in relazione con i contenuti strategici ed ambientali del *Master Plan*.

## **ANALISI DEI CONTENUTI STRATEGICI ED AMBIENTALI DEL MASTER PLAN**

Scopo del presente *Capitolo* è quello di porre in relazione i contenuti strategici ed ambientali del *Master Plan* con gli obiettivi di sostenibilità ambientale del *PTR* (così come definiti ed analizzati nel precedente *Capitolo 2* e così come analizzati dal processo di *VAS* nell'ambito delle valutazioni ambientali a corredo dello stesso).

In particolare è possibile affermare che, a livello generale, gli Obiettivi di Sostenibilità del *PTR* (cfr. *Allegato 1*), laddove pertinenti, sono presenti sia nel *Master Plan*, (che nei contenuti strategici ha identificato un certo numero di azioni progettuali relazionabili agli stessi) sia nelle analisi ambientali dello SIA, documento che ha:

- Analizzato i livelli preesistenti delle qualità ambientali delle componenti e matrici potenzialmente oggetto di interferenze da parte dal progetto;
- Valutato gli impatti diretti ed indiretti relazionabili al progetto;
- Definito le più opportune misure di mitigazione e/o compensazione, dove necessarie.

Nello specifico la verifica di omogeneità tra gli Obiettivi di Sostenibilità su cui si fonda il *PTR* (intesi come Obiettivi di Sostenibilità considerati dal processo di *VAS* per il *PTR*) è analizzata nel successivo *Paragrafo 3.1*, in cui, oltre a declinare gli obiettivi stessi, si verifica la rispondenza degli stessi con i contenuti strategici ed ambientali del *Master Plan*. Quale chiave di lettura ai seguenti *Paragrafi* (ed in particolare al successivo *Paragrafo 3.1*) si evidenzia che le frasi riportate in carattere corsivo costituiscono stralci del documento di *Valutazione Ambientale* a corredo del processo di *VAS*.

### **3.1 ANALISI DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ CONSIDERATI DAL PROCESSO DI VAS PER IL PTR**

#### **3.1.1 Fattore Ambientale "Aria e Fattori Climatici"**

*Al miglioramento della qualità dell'aria ed alla riduzione delle emissioni climalteranti è specificamente dedicato l'obiettivo TM 1.1. Ulteriori obiettivi concorrono poi in maniera sinergica a tale scopo, quali la riduzione della congestione stradale e le azioni volte a diminuire la quota di passeggeri dal mezzo privato al trasporto pubblico (TM 2.2, TM 2.3), la garanzia della qualità progettuale e della sostenibilità ambientale degli insediamenti e la promozione dell'innovazione in campo edilizio (TM 2.14, TM 5.4), la promozione dell'innovazione e della ricerca in campo energetico e della mobilità, delle energie rinnovabili e dei biocombustibili, dell'efficienza energetica nei diversi settori (TM 2.4, TM 3.1, TM 3.3, TM 3.13), l'incentivo alla mobilità sostenibile e alla riorganizzazione del sistema delle merci (TM 2.17, TM 2.18), il miglioramento della sostenibilità ambientale e della sicurezza del sistema delle imprese (TM 3.7, TM 3.9).*

In tale ottica nell'ambito della *Valutazione Ambientale* a corredo del processo di VAS del PTR sono stati delineati i principali obiettivi di sostenibilità ambientale riferibili al *Fattore Ambientale "Aria e Fattori Climatici"*. La seguente *Tabella* delinea le relazioni tra gli stessi e gli *"Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan"*.

**Tabella 3.1** *Analisi del Fattore Ambientale "Aria e Fattori Climatici"*

Obiettivi di primo livello	Obiettivi di secondo livello	Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan
<p><b>SA 1.1</b> Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e l'ambiente (A)</p>	<p><b>SA 1.1.1</b> Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera, in particolare SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, COVNM, NH<sub>3</sub>, CO<sub>2</sub>, benzene, PM<sub>10</sub> e mantenere le concentrazioni di inquinanti al di sotto di limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale (O).</p> <p><b>SA 1.1.2</b> Limitare i rischi derivanti dall'esposizione al PM<sub>2,5</sub> e ridurre l'esposizione dei cittadini alle polveri sottili, in particolare nelle aree urbane (B).</p> <p><b>SA 1.1.3</b> Ridurre le concentrazioni di ozono troposferico (O).</p>	<p><u>Aspetti Strategici:</u> In merito alle emissioni di gas ad effetto serra, SEA ha ottenuto nel 2009 l'accreditamento di livello 3 (optimisation) nell'ambito dell'iniziativa Airport Carbon Accreditation (ACA) promossa da ACI Europe (Associazione degli Aeroporti Europei). Tale risultato ha posto SEA come la prima società aeroportuale in Europa con questo risultato. Nel giugno 2010, SEA ha inoltre conseguito, il livello 3+ (neutrality) posizionandosi, nel raggiungimento di questo obiettivo, solamente dietro agli aeroporti di Stoccolma- Arlanda e Bromma LFV. Con riferimento specifico al progetto si rammenta, inoltre, la valenza della qualità progettuale che sarà posta come principio fondante nella realizzazione delle nuove strutture a corredo del progetto stesso.</p>
<p><b>SA 1.2</b> Stabilizzare le concentrazioni dei gas a effetto serra ad un livello tale da escludere pericolose interferenze delle attività antropiche sul sistema climatico (A)</p>	<p><b>SA 1.2.1</b> Ridurre le emissioni dei gas ad effetto serra nei settori energetico e dei trasporti, nella produzione industriale e in altri settori, quali edilizia e agricoltura (A).</p> <p><b>SA 1.2.2</b> Proteggere ed estendere le foreste per l'assorbimento delle emissioni di CO<sub>2</sub> (O).</p>	<p><u>Aspetti Ambientali:</u> Così come riportato nelle conclusioni sviluppate nell'ambito dello SIA, l'aumento del traffico aeroportuale (ed il previsto sviluppo infrastrutturale) dovrebbe determinare un incremento delle emissioni di inquinanti, che potrà comunque essere largamente controbilanciato dalle innovazioni tecnologiche dei velivoli, da opportune scelte operative e grazie all'utilizzo di mezzi a trazione elettrica per le attività di supporto a terra. Si rammenta peraltro come presso l'Aeroporto è installata ed operativa una Centrale di trigenerazione, tipologia impiantistica allo stato dell'arte in termini di prestazioni ambientali ed energetiche.</p>
		<p><b><u>Tali aspetti sono coerenti con SA 1.1, SA 1.2 e TM 1.1, TM 2.14 e TM 5.4.</u></b></p>

### 3.1.2

#### ***Fattore Ambientale “Acqua”***

*Più di un obiettivo ha potenziali effetti positivi sul fattore acqua, in termini di tutela e gestione razionale delle risorse idriche e di riqualificazione e fruizione sostenibile dei corsi d'acqua (TM 1.2, TM 1.4, TM 1.5). Ricadute positive, anche se di grado minore, possono avere anche obiettivi quali il miglioramento della qualità dell'aria (TM 1.1), in quanto la riduzione della concentrazione di inquinanti atmosferici, così come dei fattori climalteranti, si ripercuote anche sui corpi idrici, mediante le precipitazioni, in termini ad esempio di riduzione del particolato e del grado di acidificazione delle piogge, la difesa del suolo e tutela dal rischio idrogeologico (TM 1.7), in quanto le esondazioni possono avere effetti negativi anche sulla qualità delle acque, la promozione dell'uso razionale delle risorse naturali e la tutela di aree di interesse naturalistico o di particolare pregio (TM 1.10, TM 2.15), in termini di interventi integrati di valorizzazione ambientale. E' ancora il caso della promozione dell'innovazione e della qualità progettuale degli insediamenti (TM 2.14, TM 5.4), che porta ad un'efficienza dell'edificato con riferimento anche alla risorsa idrica, che può prevedere il contestuale miglioramento delle acque lacuali e fluviali ai fini della loro idoneità alla balneazione.*

In tale ottica nell'ambito della *Valutazione Ambientale* a corredo del processo di VAS del PTR sono stati delineati i principali obiettivi di sostenibilità ambientale riferibili al *Fattore Ambientale “Acqua”*. La seguente *Tabella* delinea le relazioni tra gli stessi e gli *“Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan”*.

**Tabella 3.2** *Analisi del Fattore Ambientale “Acqua”*

<b>Obiettivi di primo livello</b>	<b>Obiettivi di secondo livello</b>	<b>Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan</b>
<b>SA 2.1</b> Garantire un livello elevato dei corpi idrici superficiali e sotterranei, prevenendo l'inquinamento e promuovendo l'uso sostenibile delle risorse idriche (A)	<p><b>SA 2.1.1</b> Ridurre il carico di BOD recapitato ai corpi idrici nel settore civile e nell'industria (O).</p> <p><b>SA 2.1.2</b> Ridurre i carichi di fertilizzanti e antiparassitari nell'agricoltura (O).</p> <p><b>SA 2.1.3</b> Migliorare la gestione delle reti fognarie e dei depuratori (O).</p> <p><b>SA 2.1.4</b> Ridurre i consumi idrici e promuovere il riciclo/riuso delle acque (O).</p> <p><b>SA 2.1.5</b> Ridurre le perdite idriche nel settore civile e agricolo (O).</p> <p><b>SA 2.1.6</b> Garantire un livello elevato di protezione delle acque di balneazione (A).</p>	<p><u>Aspetti Strategici:</u> Il <i>Master Plan</i> prevede l'attuazione di una serie di singoli progetti specifici che potranno portare il futuro aeroporto di Malpensa ad una dotazione (in termini di reti tecnologiche) allo stato dell'arte, con un significativo beneficio sui consumi specifici e sulla minimizzazione delle perdite associabili alle reti di distribuzione (permettendo, in sintesi un uso più razionale e sostenibile delle risorse).</p> <p><u>Aspetti Ambientali:</u> Lo SIA ha valutato, anche mediante accurati studi specialistici, le possibili interferenze con la matrice ambientale “Ambiente Idrico” identificando in corrispondenza una serie di mitigazioni progettuali. Oggetto della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale sarà quello di considerare le analisi condotte a livello dello SIA.</p> <p><b><u>Tali aspetti sono prevalentemente coerenti con SA 2.1 (in particolare con SA 2.1.4 e SA 2.1.5) e con TM 1.2, TM 1.4, TM 1.5, TM 2.14 e TM 5.4.</u></b></p>
<p><i>Nota: la chiave di lettura ai riferimenti ai documenti/atti/norme/programmi utilizzati dal processo di VAS per identificare gli obiettivi di sostenibilità è riportata nel Box 2.1.</i></p>		

### **3.1.3** *Fattore Ambientale “Suolo”*

*Come per l'acqua, molteplici obiettivi hanno potenziali impatti positivi sul suolo, in quanto volti alla difesa del suolo e alla riduzione del rischio idrogeologico (TM 1.3, TM 1.4, TM 1.6, TM 1.7), all'uso razionale e parsimonioso del suolo (TM 2.10, TM 2.11, TM 2.13) e al miglioramento della qualità dei suoli, anche in modo indiretto (TM 1.1, TM 1.10, TM 3.6, TM 3.9). L'obiettivo TM 2.16 prevede in modo esplicito il contenimento dei costi ambientali e sociali legati ai processi di infrastrutturazione del sottosuolo.*

*Alcuni obiettivi sottendono invece interventi con ricadute potenzialmente negative, fra tutti quelli che preludono al consumo di suolo dovuto a nuove infrastrutture, anche tecnologiche (TM 2.1, TM 2.6), all'espansione del sistema distributivo, con*

particolare riferimento anche ai grandi poli della logistica, (TM 2.9) e al completamento della programmazione per il comparto estrattivo (TM 3.10).

In tale ottica nell'ambito della *Valutazione Ambientale* a corredo del processo di VAS del PTR sono stati delineati i principali obiettivi di sostenibilità ambientale riferibili al *Fattore Ambientale "Suolo"*. La seguente *Tabella* delinea le relazioni tra gli stessi e gli *"Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan"*.

**Tabella 3.3** *Analisi del Fattore Ambientale "Suolo"*

<b>Obiettivi di primo livello</b>	<b>Obiettivi di secondo livello</b>	<b>Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan</b>
<p><b>SA 3.1</b> Promuovere un uso sostenibile del suolo, con particolare attenzione alla prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione (A)</p> <p><b>SA 3.2</b> Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici e sismici (O)</p>	<p><b>SA 3.1.1</b> Ridurre il consumo di suolo da parte di attività produttive, infrastrutture e attività edilizie (O).</p> <p><b>SA 3.1.2</b> Recuperare l'edificato residenziale e urbano (O).</p> <p><b>SA 3.1.3</b> Rinaturalizzare gli spazi urbani non edificati (O).</p> <p><b>SA 3.1.4</b> Bonificare e ripristinare dal punto di vista ambientale i siti inquinati (O).</p> <p><b>SA 3.2.1</b> Mettere in sicurezza le aree a maggiore rischio idrogeologico e sismico (O).</p>	<p><b>Aspetti Strategici:</b> Il Master Plan, a livello di analisi delle alternative progettuali, ha perseguito lo sviluppo della soluzione che minimizzasse per quanto possibile il consumo di suolo e che favorisse l'utilizzazione di suoli meno pregiati.</p> <p><b>Aspetti Ambientali:</b> L'identificazione di potenziali impatti negativi dovuti all'uso di suoli per le sviluppo delle opere di infrastrutturazione è stata valutata anche dal processo di VAS del PTR. Tale analisi è coincidente con quanto evidenziato dalle analisi condotte a livello dello SIA. Di conseguenza le attenzioni poste a livello progettuale, così come le misure di mitigazioni identificate nell'ambito dello SIA, consentiranno di minimizzare gli impatti attesi.</p> <p><b><u>Nel complesso è possibile affermare come le analisi condotte a livello dello SIA siano coincidenti con quanto valutato nell'ambito del processo di VAS. Per quanto possibile le azioni progettuali hanno posto in atto misure focalizzate all'uso sostenibile del suolo in coerenza con l'obiettivo SA 3.1.</u></b></p>
<p><i>Nota: la chiave di lettura ai riferimenti ai documenti/atti/norme/programmi utilizzati dal processo di VAS per identificare gli obiettivi di sostenibilità è riportata nel Box 2.1.</i></p>		

*Gli obiettivi legati alla tutela e aumento della biodiversità (TM 1.9), alla tutela delle risorse naturali e alla conservazione delle aree a valenza naturalistica (TM 1.4, TM 1.10), nonché al coordinamento delle politiche ambientali e di sviluppo rurale (TM 1.11) hanno, com'è ovvio, risvolti diretti positivi sugli ecosistemi naturali. In maniera indiretta, anche le linee d'azione definite per raggiungere gli obiettivi di contenimento dell'inquinamento elettromagnetico e luminoso, acustico, atmosferico e idrico possono contribuire a proteggere la flora e la fauna, in relazione all'abbattimento e al contenimento delle diverse emissioni inquinanti che possono minacciare gli habitat e l'equilibrio degli ecosistemi. Altro contributo positivo possono fornire gli obiettivi volti alla valorizzazione delle pratiche agricole compatibili (TM 3.5, TM 3.6) ed alla promozione di forma di turismo sostenibile (TM 3.11, TM 3.12).*

*Effetti potenziali negativi sono invece connessi all'infrastrutturazione richiesta per la creazione di un sistema policentrico (TM 2.1), in quanto possibile fonte di frammentazione degli habitat naturali e sorgente di emissioni inquinanti dannose per la fauna e la flora.*

In tale ottica nell'ambito della *Valutazione Ambientale* a corredo del processo di VAS del PTR sono stati delineati i principali obiettivi di sostenibilità ambientale riferibili al *Fattore Ambientale "Flora, Fauna e Biodiversità"*. La seguente *Tabella* delinea le relazioni tra gli stessi e gli *"Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan"*.

**Tabella 3.4** *Analisi del Fattore Ambientale “Flora, Fauna e Biodiversità”*

<b>Obiettivi di primo livello</b>	<b>Obiettivi di secondo livello</b>	<b>Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan</b>
<p><b>SA 4.1</b> Tutelare, conservare, ripristinare e sviluppare il funzionamento dei sistemi naturali, degli habitat naturali e della flora e fauna selvatiche allo scopo di arrestare la perdita di biodiversità (A)</p>	<p><b>SA 4.1.1</b> Conservare, ripristinare in maniera appropriata ed utilizzare in modo sostenibile le zone umide (A).  <b>SA 4.1.2</b> Conservare le specie e gli habitat, prevenendone in particolare la frammentazione (A).  <b>SA 4.1.3</b> Promuovere l’ampliamento della rete ecologica “Natura 2000” (A).  <b>SA 4.1.4</b> Gestire il sistema delle aree naturali protette, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale (P).  <b>SA 4.1.5</b> Sostenere e potenziare la gestione sostenibile e la multifunzionalità delle foreste (C).  <b>SA 4.1.6</b> Conservare e difendere dagli incendi il patrimonio boschivo (Q).</p>	<p><u>Aspetti Strategici:</u>  Analogamente a quanto evidenziato con riferimento al Fattore Ambientale “Suolo”, il <i>Master Plan</i>, a livello di analisi delle alternative progettuali, ha perseguito lo sviluppo della soluzione che minimizzasse per quanto possibile il consumo di suolo e che favorisse l’utilizzazione di suoli meno pregiati (determinando, per conseguenza, la minimizzazione degli impatti sui sistemi naturali e sugli habitat che su tali superfici insistono).</p> <p><u>Aspetti Ambientali:</u>  Lo SIA ha valutato, anche mediante accurati studi specialistici, le possibili interferenze con la matrice ambientale “Flora, Fauna ed Ecosistemi” identificando, di conseguenza, una serie di misure di mitigazione e compensazione. In particolare si rammenta che lo SIA identifica la previsione di interventi rivolti alla ricreazione dei medesimi tipi di habitat sottratti, nonché all’incremento delle popolazioni di specie ritenute rilevanti.</p> <p><b><u>Tali aspetti, identificati pur nell’ambito della compensazione degli impatti inducibili dal Master Plan, sono coerenti con SA 4.1 (ed in particolare con SA 4.12 e SA 4.1.3).</u></b></p>
<p><i>Nota: la chiave di lettura ai riferimenti ai documenti/atti/norme/programmi utilizzati dal processo di VAS per identificare gli obiettivi di sostenibilità è riportata nel Box 2.1.</i></p>		

### 3.1.5 **Fattore Ambientale “Paesaggi e Beni Culturali”**

*Sul paesaggio e i beni culturali vertono i relativi obiettivi tematici (TM 4.1 - 4.7), finalizzati alla tutela, alla valorizzazione ed alla promozione del patrimonio paesaggistico e culturale. Ulteriori effetti positivi possono derivare da altri obiettivi, quali il miglioramento della qualità dell’aria (TM 1.1), ad esempio in termini di*

*riduzione dei danni causati dall'inquinamento atmosferico al patrimonio architettonico; la tutela della biodiversità e degli ecosistemi (TM 1.9, TM 1.10, TM 2.15), che permette di valorizzare anche dal punto di vista paesaggistico aree di rilevanza naturalistica e ambientale; la riqualificazione e lo sviluppo urbano (TM 2.10, TM 2.11, TM 2.14, TM 5.4), in termini sia di indirizzi per la morfologia e la tipologia degli insediamenti, sia di promozione della qualità edilizia.*

*Vi sono anche obiettivi con ricadute potenziali negative sul paesaggio: un esempio è l'organizzazione delle attività del comparto estrattivo (TM 3.11). In altre situazioni, occorrerà un'analisi di maggior dettaglio per valutare se e in che termini le azioni specifiche di ciascun obiettivo possano comportare problemi al paesaggio; si veda ad esempio l'infrastrutturazione legata alle reti tecnologiche (TM 2.5), la gestione ed il recupero dei rifiuti (TM 2.7), l'organizzazione del sistema distributivo (TM 2.10, TM 3.15), gli interventi legati al miglioramento della competitività del sistema industriale (TM 3.9). In questi casi, sarà essenziale il rispetto dell'integrazione paesaggistica delle opere e delle infrastrutture già in fase di progettazione delle stesse.*

In tale ottica nell'ambito della *Valutazione Ambientale* a corredo del processo di VAS del PTR sono stati delineati i principali obiettivi di sostenibilità ambientale riferibili al *Fattore Ambientale "Paesaggio e Beni Culturali"*. La seguente *Tabella* delinea le relazioni tra gli stessi e gli *"Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan"*.

Tabella 3.5 *Analisi del Fattore Ambientale “Paesaggi e Beni Culturali”*

Obiettivi di primo livello	Obiettivi di secondo livello	Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan
<p><b>SA 5.1</b> Promuovere la salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi, al fine di conservarne o di migliorarne la qualità (D)</p> <p><b>SA 5.2</b> Gestire in modo prudente il patrimonio naturalistico e culturale (E)</p>	<p><b>SA 5.1.1</b> Conservare e ripristinare in maniera appropriata le zone con significativi valori legati al paesaggio, comprese le zone coltivate e sensibili (A).</p> <p><b>SA 5.1.2</b> Recuperare i paesaggi degradati a causa di interventi antropici (E).</p> <p><b>SA 5.2.1</b> Riqualificare e garantire l'accessibilità al patrimonio ambientale e storico-culturale (O).</p> <p><b>SA 5.2.2</b> Promuovere la qualità architettonica degli edifici (E).</p>	<p><u>Aspetti Strategici:</u> Il nuovo <i>Master Plan</i> prevederà l'attuazione di una serie di singoli progetti specifici, per i quali sarà posto come presupposto progettuale (anche in coerenza con gli orientamenti internazionali e con il ruolo strategico che l'aeroporto internazionale presenta) la cura della qualità degli aspetti architettonici in un'ottica di rispetto e conservazione del paesaggio.</p> <p><u>Aspetti Ambientali:</u> Le opere previste dal <i>Master Plan</i> non avranno sviluppi verticali significativi e, sebbene ampliandole, riprenderanno nelle volumetrie gli sviluppi orizzontali esistenti. Tali aspetti, legati al contesto paesaggistico in cui è inserito l'aeroporto di Malpensa, non porteranno ad impatti paesaggistici significativi. Per ultimo, si rammenta, che le singole opere (previste dal <i>Master Plan</i>) saranno sottoposte singolarmente ad Autorizzazione Paesaggistica ai sensi della vigente normativa.</p> <p><b><u>Tali aspetti sono coerenti con quanto identificato da SA 5.1 ed in particolare, coerentemente ai principi della VAS sarà garantito il rispetto dell'integrazione paesaggistica delle opere e delle infrastrutture già in fase di progettazione delle stesse.</u></b></p>
<p><i>Nota: la chiave di lettura ai riferimenti ai documenti/atti/norme/programmi utilizzati dal processo di VAS per identificare gli obiettivi di sostenibilità è riportata nel Box 2.1.</i></p>		

### 3.1.6 **Fattore Ambientale “Popolazione e Salute Umana”**

Al tema della salute umana afferisce gran parte degli obiettivi connessi alla riduzione dell'inquinamento nelle sue varie forme. In tal senso si rimanda all'analisi puntuale svolta per gli altri *Fattori Ambientali* (in particolare *Aria e Fattori Climatici, Acqua, Rumore e Vibrazioni*) al fine di identificare le eventuali relazioni con i contenuti strategici ed ambientali del *Master Plan*.

### 3.1.7 **Fattore Ambientale “Rumore e Vibrazioni”**

*Alla prevenzione e contenimento dell'inquinamento acustico è dedicato l'obiettivo TM 1.12. Strettamente connesso al rumore risulta anche l'obiettivo di riduzione del traffico nelle aree congestionate (TM 2.2), il cui effetto positivo potrebbe essere indirettamente potenziato attraverso opportune azioni specifiche legate ad esempio all'innovazione tecnologica nel campo della mobilità ed alla qualità del trasporto pubblico (TM 2.3, TM 2.4), quali l'utilizzo di motori a basso impatto sonoro. Effetti positivi si hanno anche come risultato indiretto del trasporto pubblico di qualità (TM 2.3) e del riassetto del sistema urbano lombardo (TM 2.11). Significativi risultati positivi potranno aversi dalla qualità progettuale degli insediamenti (TM 2.14) e dalla promozione dell'innovazione nel campo dell'edilizia (TM 5.4). In relazione alle possibili emissioni sonore andrà poi approfondito l'insieme di azioni specifiche finalizzate all'incentivazione del sistema policentrico (TM 2.1), al miglioramento della competitività del sistema industriale (TM 3.8), allo sviluppo imprenditoriale turistico (TM 3.11, TM 3.12).*

*Opportune misure dovranno infine essere adottate al fine di evitare o contenere il rumore derivante dalla realizzazione dei collegamenti finalizzati a favorire l'accessibilità ai poli regionali (TM 2.1) e dalle attività di cava (TM 3.10).*

In tale ottica nell'ambito della *Valutazione Ambientale* a corredo del processo di VAS del PTR sono stati delineati i principali obiettivi di sostenibilità ambientale riferibili al *Fattore Ambientale “Rumore e Vibrazioni”*. La seguente *Tabella* delinea le relazioni tra gli stessi e gli *“Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan”*.

**Tabella 3.6** *Analisi del Fattore Ambientale “Rumore e Vibrazioni”*

<b>Obiettivi di primo livello</b>	<b>Obiettivi di secondo livello</b>	<b>Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan</b>
<b>SA 7.1</b> Ridurre sensibilmente il numero di persone costantemente soggette a livelli medi di inquinamento acustico di lunga durata, con particolare riferimento al rumore da traffico stradale e ferroviario (Ae)	<p><b>SA 7.1.1</b> Prevenire e contenere l’inquinamento da rumore avente origine dall’esercizio delle infrastrutture stradali (R).</p> <p><b>SA 7.1.2</b> Prevenire e contenere l’inquinamento da rumore avente origine dall’esercizio delle infrastrutture delle ferrovie e delle linee metropolitane di superficie (S).</p> <p><b>SA 7.1.3</b> Ridurre l’inquinamento acustico a livello dei singoli aeroporti (T).</p>	<p><b>Aspetti Strategici:</b> L’alternativa progettuale considerata dal Master Plan, unitamente alle misure di mitigazione e compensazione previste, consentirà di ridurre l’impronta del rumore indotto dal traffico aeroportuale all’esterno del sedime aeroportuale stesso. Tale aspetto potrà essere ulteriormente migliorato dall’evoluzione tecnologica dei velivoli che porterà, alla data di attuazione del Master Plan, ad avere emissioni specifiche più contenute.</p> <p><b>Aspetti Ambientali:</b> Lo SIA ha valutato, anche mediante accurati studi specialistici, le possibili interferenze con la matrice ambientale “Rumore” identificando, peraltro, una serie di misure di mitigazione e compensazione. In particolare gli interventi previsti dal <i>Master Plan</i>, lasceranno sostanzialmente invariato lo scenario futuro rispetto allo scenario relativo alla situazione attuale. La redistribuzione dei voli su tre piste, infatti, consentirà di compensare l’effetto derivante dell’aumento del traffico aereo.</p> <p><b>Tali aspetti sono coerenti con SA 7.1 (ed in particolare con SA 7.1.3) e con TM 1.12.</b></p>
<p><i>Nota: la chiave di lettura ai riferimenti ai documenti/atti/norme/programmi utilizzati dal processo di VAS per identificare gli obiettivi di sostenibilità è riportata nel Box 2.1.</i></p>		

### 3.1.8

#### **Fattore Ambientale “Radiazioni Ionizzanti e Non Ionizzanti”**

Con riferimento a questo *Fattore Ambientale* si evidenzia come le nuove infrastrutture previste dal *Master Plan* non produrranno significative modifiche rispetto alla situazione in essere e, anzi, il progressivo

miglioramento tecnologico degli apparati e l'adozione di innovativi sistemi di controllo del traffico aereo consentono di prevedere una futura diminuzione degli effetti rispetto alla situazione attuale.

### **3.1.9 Fattore Ambientale "Rifiuti"**

*Gli obiettivi TM 2.7, TM 2.8 hanno effetti potenziali positivi, in quanto si propongono di migliorare i servizi di gestione dei rifiuti e di ridurre la produzione. Tali obiettivi possono essere posti in connessione e potenziati anche tramite l'incentivo all'utilizzo delle energie rinnovabili (TM 3.1) e il miglioramento della sostenibilità ambientale delle imprese (TM 3.7).*

*Potenziali impatti negativi possono invece derivare dallo smaltimento dei rifiuti speciali delle attività estrattive (TM 3.10), dall'aumento dei rifiuti urbani in aree a vocazione turistica a seguito dello sviluppo imprenditoriale (TM 3.11), con conseguente problema di trasporto e smaltimento, dagli interventi connessi a nuovi insediamenti urbani ad alta densità (ad esempio, TM 5.3).*

In tale ottica nell'ambito della *Valutazione Ambientale* a corredo del processo di VAS del PTR sono stati delineati i principali obiettivi di sostenibilità ambientale riferibili al *Fattore Ambientale "Rifiuti"*. La seguente *Tabella* delinea le relazioni tra gli stessi e gli *"Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan"*.

**Tabella 3.7** *Analisi del Fattore Ambientale “Rifiuti”*

<b>Obiettivi di primo livello</b>	<b>Obiettivi di secondo livello</b>	<b>Contenuti del SIA</b>
<b>SA 9.1</b> Garantire una migliore efficienza delle risorse e una migliore gestione dei rifiuti ai fini del passaggio a modelli di produzione e consumo più sostenibili, dissociando l’impiego delle risorse e la produzione dei rifiuti dal tasso di crescita economica (A)	<p><b>SA 9.1.1</b> Promuovere la prevenzione o la riduzione della produzione e della nocività dei rifiuti (K)</p> <p><b>SA 9.1.2</b> Promuovere il recupero dei rifiuti mediante riciclo, reimpiego, riutilizzo od ogni altra azione intesa a ottenere materie prime secondarie, e come fonte di energia (K)</p> <p><b>SA 9.1.3</b> Assicurare che i rifiuti siano recuperati o smaltiti senza pericolo per la salute dell’uomo e senza usare procedimenti o metodi che potrebbero recare pregiudizio all’ambiente (K)</p>	<p><u>Aspetti Strategici:</u> Già ad oggi la gestione dei rifiuti rappresenta un tema su cui SEA pone particolare enfasi, promovendo e favorendo la differenziazione dei rifiuti nell’area aeroportuale. In tale ottica il <i>Master Plan</i> perseguirà gli obiettivi di miglioramento continuo nella gestione della tematica, contribuendo, per quanto possibile, alla tutela di un ciclo efficiente di gestione dei rifiuti.</p> <p><u>Aspetti Ambientali:</u> Sebbene, come logico, lo SIA evidenzi un atteso incremento nella produzione dei rifiuti (incremento riconducibile al maggior volume di traffico aeroportuale), sono da considerare le misure gestionali che, coerentemente a quanto già oggi avviene, saranno poste in atto per ottimizzare la gestione dei rifiuti prodotti.</p> <p><b><u>Tali aspetti sono coerenti, in linea generale, con SA 9.1 e con TM 3.7</u></b></p>
<p><i>Nota: la chiave di lettura ai riferimenti ai documenti/atti/norme/programmi utilizzati dal processo di VAS per identificare gli obiettivi di sostenibilità è riportata nel Box 2.1.</i></p>		

### **3.1.10** *Fattore Ambientale “Energia”*

*All’innovazione in campo energetico, alla promozione di energie rinnovabili, alla riorganizzazione del sistema energetico e alla promozione dell’efficienza energetica sono dedicati in modo specifico gli obiettivi TM 3.1, TM 3.2, TM 3.3.*

*La riduzione dei consumi di energia risulta implicita anche negli obiettivi di miglioramento della qualità dell’aria (TM 1.1), di innovazione nel campo della mobilità (TM 2.4), di gestione sostenibile dei rifiuti (TM 2.7), che mira anche al recupero energetico, di qualità, innovazione e sostenibilità ambientale degli insediamenti, residenziali e industriali (TM 2.14, TM 2.15, TM 3.7).*

*Si segnala poi l’opportunità di approfondire, in fase successiva, la sostenibilità energetica degli obiettivi legati a possibili espansioni urbane, produttive e turistiche (TM 2.1, TM 3.8, TM 3.11).*

In tale ottica nell'ambito della *Valutazione Ambientale* a corredo del processo di VAS del PTR sono stati delineati i principali obiettivi di sostenibilità ambientale riferibili al *Fattore Ambientale "Energia"*. La seguente *Tabella* delinea le relazioni tra gli stessi e gli *"Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan"*.

**Tabella 3.8** *Analisi del Fattore Ambientale "Energia"*

Obiettivi di primo livello	Obiettivi di secondo livello	Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan
<p><b>SA 10.1</b> Promuovere un utilizzo razionale dell'energia al fine di contenere i consumi energetici (M)</p> <p><b>SA 10.2</b> Sviluppare fonti rinnovabili di energia competitive e altre fonti energetiche e vettori a basse emissioni di carbonio, in particolare combustibili alternativi per il trasporto (L)</p>	<p><b>SA 10.1.1</b> Garantire l'efficienza energetica di infrastrutture, edifici, strumenti, processi, mezzi di trasporto e sistemi di energia (M).</p> <p><b>SA 10.1.2</b> Ridurre i consumi energetici nel settore trasporti e nei settori industriale, abitativo e terziario (O).</p> <p><b>SA 10.2.1</b> Incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili (biomasse, eolico, fotovoltaico, geotermia, idroelettrico, rifiuti, biogas) (O).</p>	<p><u>Aspetti Strategici:</u> L'aeroporto di Malpensa è già ad oggi asservito da una Centrale di trigenerazione in grado di permettere la miglior valorizzazione della risorsa energetica. Nello scenario futuro tale situazione sarà favorita dall'efficienza energetica che i nuovi edifici potranno offrire, essendo possibile (nell'ambito dei singoli progetti) porre particolare cura ed enfasi ai temi della riduzione dei consumi.</p> <p><u>Aspetti Ambientali:</u> La riduzione dei consumi energetici, correlata ad una forma di produzione energetica efficiente e sostenibile permetteranno da un lato di garantire un uso razionale delle risorse naturali e d'altro canto di contenere le emissioni inquinanti in atmosfera.</p> <p><b>Tali aspetti sono coerenti con SA 10.1 e con TM 1.1, TM 3.1, TM 3.2, TM 3.3.</b></p>
<p><i>Nota: la chiave di lettura ai riferimenti ai documenti/atti/norme/programmi utilizzati dal processo di VAS per identificare gli obiettivi di sostenibilità è riportata nel Box 2.1.</i></p>		

### 3.1.11 *Fattore Ambientale "Mobilità e Trasporti"*

*Gli aspetti connessi alla riduzione della congestione da traffico, alla promozione di un trasporto pubblico di qualità, all'innovazione nella mobilità, alla mobilità sostenibile, alla riorganizzazione del sistema delle merci sono trattati rispettivamente dagli obiettivi TM 2.2, TM 2.3, TM 2.4, TM 2.17, TM 2.18, mentre la sicurezza stradale dal TM 5.6.*

*L'obiettivo di realizzazione del sistema policentrico (TM 2.1) può comportare impatti positivi sulla mobilità in quanto permetterebbe di decongestionare in una certa misura il polo milanese; discorso analogo può valere per azioni di riassetto del sistema metropolitano (TM 2.11) e per la pianificazione equilibrata dei servizi sul territorio (TM 2.12, TM 5.5).*

*Dubbi risultano gli impatti derivanti dal miglioramento della qualità dell'aria (TM 1.1): alcuni possibili interventi volti a diminuire il traffico veicolare privato in alcune aree possono comportare criticità, in quanto richiedono di potenziare il servizio di trasporto pubblico e di gestire oculatamente il traffico ai margini delle aree in cui lo si blocca. Anche la gestione dei rifiuti (TM 2.7), il potenziamento del sistema distributivo e fieristico (TM 2.9, TM 3.14, TM 3.15) e del sistema industriale (TM 3.8), la programmazione delle attività estrattive (TM 3.10), lo sviluppo turistico e culturale (TM 3.11, TM 3.12, TM 4.2, TM 4.7) a livello potenziale presentano degli effetti sulla mobilità, da prevedere e gestire in maniera opportuna.*

In tale ottica nell'ambito della *Valutazione Ambientale* a corredo del processo di VAS del PTR sono stati delineati i principali obiettivi di sostenibilità ambientale riferibili al *Fattore Ambientale "Mobilità e Trasporti"*. La seguente *Tabella* delinea le relazioni tra gli stessi e gli *"Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan"*.

**Tabella 3.9** *Analisi del Fattore Ambientale "Mobilità e Trasporti"*

Obiettivi di primo livello	Obiettivi di secondo livello	Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan
----------------------------	------------------------------	--

Obiettivi di primo livello	Obiettivi di secondo livello	Aspetti Strategici ed Ambientali del Master Plan
<b>SA 11.1</b> Garantire una mobilità competitiva, sicura, protetta e rispettosa dell'ambiente (N)	<p><b>SA 11.1.1</b> Favorire il trasferimento del traffico (persone e merci) verso modi di trasporto meno inquinanti, soprattutto sulle lunghe distanze, nelle aree urbane e lungo i corridoi congestionati (N).</p> <p><b>SA 11.1.2</b> Coordinare le politiche di gestione del territorio con le politiche dei trasporti (N).</p> <p><b>SA 11.1.3</b> Garantire la sicurezza stradale e ferroviaria (N).</p>	<p><u>Aspetti Strategici:</u> Il <i>Master Plan</i> stesso risponde alle esigenze individuate dal PTR, che sottolinea la necessità di affermazione come hub dell'aeroporto di Malpensa e di sviluppo del sistema aeroportuale lombardo.</p> <p><u>Aspetti Ambientali:</u> Lo SIA ha valutato le possibili interferenze con le differenti matrici ambientali identificando, peraltro, una serie di misure di mitigazione e compensazione. Oggetto della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale sarà quello di considerare le analisi condotte a livello dello SIA. In particolare si evidenzia come è stata valutata l'incidenza del Master Plan sugli indicatori assunti dal documento di VAS dei Programmi di Sviluppo del Sistema dei Trasporti promossa dal Parco del Ticino Lombardo, identificando in tal senso un livello di incidenza marginale.</p> <p><b><u>Tali aspetti sono coerenti con TM 2.1</u></b></p>
<p><i>Nota: la chiave di lettura ai riferimenti ai documenti/atti/norme/programmi utilizzati dal processo di VAS per identificare gli obiettivi di sostenibilità è riportata nel Box 2.1.</i></p>		

Il presente documento descrive la verifica incrociata tra gli obiettivi di sostenibilità del Piano Territoriale Regionale della Regione Lombardia (come emergono dal piano stesso e dal processo di Valutazione Ambientale Strategica collegato) e i contenuti strategici e ambientali incorporati nel Master Plan.

Tale verifica, redatta nell'ottica di quanto emerso nell'ambito del Tavolo Tecnico istituito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ovvero soddisfacendo il criterio secondo cui *“la stessa procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale potrebbe essere arricchita con i temi più propri della sostenibilità ambientale, non tanto in chiave di strategie di assetto quanto piuttosto di strategie di governo delle risorse necessarie per la realizzazione e per la gestione delle infrastrutture”*), ha evidenziato forti elementi di coerenza tra i documenti analizzati.

In particolare si è evidenziato che il PTR stesso:

- sottolinea la necessaria funzione di hub dell'aeroporto di Malpensa nonché di centro di sviluppo del sistema aeroportuale lombardo;
- valuta (mediante il processo di VAS) i potenziali impatti negativi legati a tale sviluppo infrastrutturale.

Quest'ultimo aspetto coincide sia con gli aspetti strategici definiti in sede di sviluppo del *Master Plan*, sia con i contenuti e risultanze delle analisi condotte dallo SIA. In particolare, quale sintesi delle analisi condotte è possibile concludere che:

- con riferimento ai contenuti strategici del *Master Plan*:
  - la definizione degli aspetti progettuali del Master Plan ha considerato quale presupposto (sia in termini di analisi e selezione delle alternative di progetto, sia in termini di identificazione delle più opportune soluzioni progettuali) la minimizzazione dei potenziali negativi (ne è un esempio la scelta dell'alternativa progettuale che ha consentito la minimizzazione, sia in termini quantitativi, sia qualitativi, dei consumi di suolo);;
  - tali aspetti, nell'ambito dello sviluppo dei singoli progetti contemplati nel più ampio *Master Plan*, saranno supportati dall'adozione delle migliori tecniche e soluzioni consentite dall'evoluzione tecnologica (consentendo ad esempio, nell'ambito dei consumi associabili alla fruizione dell'aeroporto, una valorizzazione delle risorse naturali ed un uso più sostenibile delle stesse);
- con riferimento ai contenuti ambientali del *Master Plan*:
  - lo SIA ha identificato una serie di valenze ambientali positive per il progetto;
  - lo SIA ha, al contempo, delineato per alcune componenti ambientali (ad esempio per la componente suolo e flora, fauna

ed ecosistemi) dei potenziali impatti negativi ed ha definito di conseguenza una serie di misure di mitigazione e di compensazione degli impatti attesi.

Resta inteso che scopo della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale a cui il *Master Plan* è assoggettato, sarà proprio quello di valutare la sostenibilità del progetto e di definire eventuali misure di compensazione che dovessero ritenersi necessarie.

Appendice 1

Relazione Finale – Tavolo  
Tecnico presso il Ministero  
dell’Ambiente e della Tutela  
del Territorio e del Mare –  
Aeroporto di Malpensa –  
Nuovo Master Plan  
Aereoportuale



**Segreteria Tecnica del Ministro  
dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**

## **TAVOLO TECNICO PRESSO**

**IL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**

### **AEROPORTO DI MALPENSA**

#### **NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE**

Documento di sintesi – Relazione finale - ver 13.01.2011

Con nota GAB-2010-17664 del 13/05/2010 è stato istituito presso la Segreteria Tecnica del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un tavolo tecnico in riferimento all'aeroporto di Malpensa. In particolare, stante la complessità delle azioni da compiere e l'importanza nel panorama del sistema dei trasporti italiano dello scalo di Malpensa, è stato ritenuto essenziale far riferimento ad un momento di programmazione ed organizzazione delle azioni da intraprendere con il primario obiettivo di delineare una procedura di approvazione del Master Plan che sia efficiente, efficace e condivisa.

I punti di attenzione e i principali obiettivi assegnati al “tavolo tecnico” sono:

1. Ricostruzione di tipo preliminare focalizzata alla conoscenza delle attività che si sono susseguite negli ultimi 10 anni. Dal 1999-2000, con il trasferimento dei voli dall'aeroporto di Linate a quello di Malpensa, si sono susseguite una serie di procedure di verifica ambientale (decreti di compatibilità ambientale, piani d'area, verifiche di esclusione, zonizzazioni acustiche, procedura art.21 D.lgs152/06, accordi di programma, ecc) e di modifiche gestionali che rendono necessaria una puntuale ricostruzione degli eventi in termini sia infrastrutturali che del loro utilizzo (movimentazioni) in modo da poter iniziare il nuovo percorso di lavoro con idonea chiarezza di riferimenti.
2. Inquadramento del programma di potenziamento e sviluppo dell'aeroporto di Milano Malpensa (Master Plan) in una visione integrata con i diversi strumenti e/o atti di pianificazione locale predisposti dalle istituzioni territoriali. Inoltre è da

porre attenzione all'individuazione delle modalità secondo cui attuare la più idonea procedura da espletare per l'integrazione e la concertazione con il territorio nelle due fattispecie delle autorizzazioni e del rapporto con le collettività interessate.

3. Sviluppo di una proposta metodologica che consenta l'integrazione e la compresenza nel percorso di lavoro di tutte le esigenze connesse alla progettazione, condivisione e approvazione di un intervento territoriale complesso quale quello in oggetto

I soggetti che hanno partecipato al "Tavolo" rappresentanti, oltre a quelli della Segreteria Tecnica e del Capo di Gabinetto del Ministro dell'Ambiente, di:

- Direzione Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
- Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS
- Ente Nazionale Aviazione Civile
- Direzione Generale Territorio e Urbanistica della Regione Lombardia
- Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia
- Società di gestione SEA

Le attività sono state svolte con riferimento a 4 riunioni collegiali tenutesi il 14 e 28 luglio, il 28 settembre e il 30 novembre 2010. Sono seguite elaborazioni tra le parti senza necessità di riunioni plenarie. Il lavoro definitivo è rappresentato dalla presente relazione.

In merito al primo punto è stato predisposto da ENAC-SEA un documento che ripercorre i passi salienti dell'iter evolutivo dell'aeroporto di Malpensa (cfr allegato I) ed evidenzia che il nuovo strumento di gestione dell'aeroporto è il Nuovo Master Plan Aeroportuale che ha avuto già il nulla osta tecnico da parte di ENAC (febbraio 2010) e che sarà l'oggetto della verifica ambientale. Detto strumento consente di chiarire il ruolo dell'aeroporto e il suo rapporto con il territorio.

Il secondo punto è stato sviluppato con un contributo della Regione Lombardia dove particolare attenzione è posta alle politiche territoriali-ambientali che sono state eseguite e che sono in atto in relazione all'assetto del territorio regionale (con il Piano Territoriale Regionale) e più nello specifico per il settore di intervento (Piano territoriale d'area Malpensa quadrante ovest). Per i due piani si è concluso/avviato il processo di VAS (cfr allegato II). In particolare si evidenzia che la Regione Lombardia, con l'approvazione definitiva del Piano Territoriale Regionale, ha svolto e concluso il relativo processo di VAS delineando il sistema dei trasporti regionali e sottolineando per il trasporto aereo la scelta di un sistema di scali con ruoli diversificati in cui Malpensa svolge il ruolo di hub e pertanto se ne prevede il potenziamento.

Sempre in termini di pianificazione territoriale e nello specifico in relazione all'ambito di intervento, si prende atto che è in corso il Piano territoriale d'area Malpensa quadrante ovest e, attraverso la Dgr 16/12/2009 n.8/10840 "Avvio del Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa-Quadrante ovest" (artt. 20 e 21, lr n.12/2005), sono stati definiti lo schema metodologico-procedurale di predisposizione del PTRR e della relativa VAS e delle principali azioni di confronto. Sono inoltre state individuate le Autorità competenti in materia di VAS rinviando a successivi atti le modalità di consultazione, partecipazione e informazione, nonché l'individuazione dei soggetti interessati e con specifica competenza in materia ambientale.

In merito al punto 3 si osserva quanto segue.

La discussione si è articolata per determinare il percorso approvativo che, dal punto di vista ambientale, è più opportuno per il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PdS) o Master Plan. Le opzioni a confronto sono state quelle del processo proprio di una VAS sul Piano e di una successiva procedura di VIA per le singole opere ovvero di una procedura di VIA direttamente del PdS.

Per poter individuare in modo consapevole quale valutazione ambientale è opportuno sviluppare nel caso degli aeroporti si è ricondotta l'attenzione alla natura giuridica dello strumento del PdS e si fa presente quanto segue.

Gli aeroporti sono dati in concessione dallo Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ad una Società di cui all'art.10 comma 13 della Legge n.537 del 24.12.1993 (Società di gestione). L'affidamento è effettuato sulla base di un programma di intervento (il PdS) presentato dalla Società stessa, corredato dal relativo piano economico-finanziario. La durata della concessione ha un limite massimo di 40 anni.

L'affidamento è subordinato alla verifica da parte del MIT di una serie di condizioni tra cui vi è l'approvazione del PdS così come disciplinato dal comma 6 dell'art.1 della L.351/95. In particolare detto comma indica che: *“I piani di sviluppo aeroportuale, approvati dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile (oggi ENAC), d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, comprendono la verifica di compatibilità urbanistica e comportano dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti. L'approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute”*

Per comprendere meglio il ruolo dei PdS e quindi individuare il corretto percorso approvativo per gli aspetti ambientali si è considerata anche la Circolare del Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici n. 1408 del 23 febbraio 1996 (GU n.117 del 21.5.96) che disciplina la **“PROGRAMMAZIONE, APPROVAZIONE E AUTORIZZAZIONE DEI PIANI DI SVILUPPO AEROPORTUALE E DELLE OPERE DA REALIZZARE IN AMBITO AEROPORTUALE (DECRETO-LEGGE 28 GIUGNO 1995, ART.1, COMMA 6, CONVERTITO NELLA LEGGE 3 AGOSTO 1995, N.351)”**.

Detta circolare individua elementi d'interesse per il tema in esame. Essa infatti articola le varie fasi di lavoro e i diversi ruoli delle singole attività:

- La programmazione dell'attività di infrastrutturazione aeroportuale (parte A)
- I Piani di Sviluppo Aeroportuale (parte B)
- L'attuazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale (parte C)
- Le singole opere da eseguire negli aeroporti non inserite in piani già approvati (parte D)
- Le opere minori (parte E)

E' interessante una riflessione in particolare sulle parti A e B.

La parte A è relativa alla programmazione ed indica che:

*1. La Direzione generale dell'aviazione civile provvede alla programmazione, al coordinamento e al controllo dell'attività di infrastrutturazione aeroportuale nel rispetto della legge 7 agosto 1990, n.241, della legge 11 febbraio 1994, n.109, modificata dal decreto-legge 3 aprile 1995 convertito nella legge 2 giugno 1995, n.216, del decreto ministeriale 14 febbraio 1994, n.543, e della legge 3 agosto 1995, n.351.*

*2. Per assicurare l'inquadramento della programmazione aeroportuale nelle linee fondamentali dell'assetto del territorio, la D.G.A.C. promuove intese con la Direzione generale del coordinamento territoriale, anche chiedendo la convocazione di conferenze di servizi, ogni*

*qualvolta risulti necessario o opportuno l'esame contestuale di interessi primari delle amministrazioni statali o degli enti locali.*

Tenendo conto che nelle premesse la Circolare specifica che *“Gli impianti e le opere aeroportuali sono parte integrante del sistema dei trasporti e, pertanto, sono elemento essenziale e qualificante dell'intero assetto del territorio. Ciò comporta l'esigenza che la programmazione degli impianti (da parte della Direzione generale dell'aviazione civile) sia effettuata nel rispetto delle indicazioni della programmazione relativa al sistema dei trasporti, nel suo complesso e che siano assicurati la corretta articolazione territoriale dei singoli interventi e l'inserimento dell'intero sistema nell'ambito dell'assetto del territorio (da parte della Direzione generale del coordinamento territoriale)”* si comprende il ruolo che viene assegnato a questa attività.

Per la circolare quindi occorre un “quadro di riferimento per la programmazione del settore” esteso ad ambiti più estesi che non il singolo aeroporto. Sul significato di questo, in termini ambientali, si torna in seguito.

Il secondo momento (parte B), diverso da quanto indicato nella parte A, è quello del Piano di Sviluppo Aeroportuale. In merito al comma 1 è detto che *“La Direzione generale dell'aviazione civile provvede, nel rispetto degli obiettivi di interesse generale nel settore del trasporto aereo e delle infrastrutture aeronautiche, delle linee fondamentali dell'assetto del territorio e della pianificazione comunitaria, a fissare le linee strategiche per la definizione dei piani di sviluppo aeroportuale di cui all'art.1, comma 6, del decreto legge 28 giugno 1995, n.251, convertito nella legge 3 agosto 1995, n.351. Tali piani indicano, per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario; e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato”*.

Ed ancora (parte B comma 3) *“La Direzione generale dell'aviazione civile, verificata la coerenza dei programmi con gli obiettivi di programmazione settoriale, li elabora unitamente e approva in linea tecnica il progetto del piano di sviluppo aeroportuale, secondo quanto stabilito dall'art.1, comma 6, della legge n.351/1995. Il progetto, approvato in conformità delle vigenti disposizioni legislative, è sottoposto, ai sensi dell'art.81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n.616, al Ministero dei lavori pubblici - Direzione generale del coordinamento territoriale, che provvederà a trasmetterlo alla Regione, alla Provincia e al Comune o ai Comuni interessati. Il Ministero dei lavori pubblici promuove l'intesa con la Regione interessata, accerta il rispetto delle linee fondamentali dell'assetto del territorio e rilascia il provvedimento di autorizzazione di cui all'art.81 del decreto del Presidente della Repubblica n.616/1977, eventualmente indicando limiti e prescrizioni; ovvero lo restituisce per la rielaborazione”*.

Infine al comma 4 della medesima parte sono riportati i contenuti del *“progetto del piano di sviluppo aeroportuale”*

Da quanto esposto si prende quindi atto che, nel caso degli aeroporti, il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PdS), è lo strumento tecnico con il quale si progetta e si gestisce un aeroporto così come stabilito dal su citato Dlgs.251/95 convertito in Legge n. 351 del 3 agosto 1995 “disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, .....”.

Si ritiene quindi che il Piano di Sviluppo Aeroportuale è da assimilare al “progetto dell’Aeroporto” e questo non solo per la denominazione che né è stata data (rif commi 3 e 4 della parte B della citata circolare ministeriale) ma anche per gli effetti che l’approvazione del Piano di Sviluppo comporta ovvero la dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e la variante agli strumenti urbanistici esistenti, nonché strumento per il controllo della coerenza delle realizzazioni che vengono messe in atto dalla società di gestione aeroportuale.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (alcune volte denominato Master Plan) è assunto quindi al pari del progetto preliminare/definitivo per le altre infrastrutture di trasporto. L’opportunità di considerare il PdS e non i progetti delle singole opere risiede nel fatto che tali progetti sono eseguiti ad un livello estremamente di dettaglio e che l’esame di parti d’opera è decisamente contrario ai principi sui quali si fonda e viene eseguita la valutazione ambientale (effetti complessivi delle azioni di progetto).

In virtù delle caratteristiche sopra richiamate, il Piano di Sviluppo Aeroportuale , risulterebbe assoggettabile alla procedura di VIA ravvisandosi la sua natura di “progetto di opera pubblica”.

Chiarita la natura del PdS aeroportuale ed il possibile percorso di verifica in termini ambientali, rimangono delle tematiche che, esaminate nel corso dei lavori del presente Tavolo tecnico, hanno messo in luce ulteriori aspetti ai quali si ritiene necessario dare un significato ed un ruolo.

In estrema sintesi questi afferiscono a tre ordini di tematiche:

1. Aeroporto come infrastruttura di trasporto da inserire in una rete in termini di:
  - a. Assetto e programmazione della rete al quale afferisce l’opera
  - b. Funzionalità della rete nella quale si inserisce la nuova opera o il potenziamento di una esistente
2. Approfondimenti tecnici delle valutazioni ambientali relativi all’opera in progetto con particolare attenzione a:
  - a. Rapporto domanda-offerta
  - b. Dimensionamento dell’infrastruttura in progetto

- c. Livello di sostenibilità ambientale che il nuovo progetto consente di raggiungere (in caso di potenziamenti) o di conseguire (per interventi ex novo)
3. Assetto del territorio nel quale l'aeroporto è inserito con riferimento a:
- a. Sistema infrastrutturale (tema di cui al punto 1b)
  - b. Altre funzioni territoriali

I temi sopra richiamati afferiscono a loro volta a tre tipologie concettuali per le verifiche delle loro implicazioni ambientali. Infatti partendo dal presupposto che le considerazioni di pertinenza devono riferirsi ai soli aspetti ambientali, alcuni aspetti sono da porsi a monte dell'emanazione del PdS, altri sono interni allo stesso ed infine alcuni sono collaterali e discrezionali rispetto al tema primario della realizzazione di un'infrastruttura di trasporto.

Partendo dai primi ci si riferisce al tema elencato al punto 1a. In riferimento a questo è utile quanto indicato dalla Circolare 1408/96 del Ministero dei Trasporti e Lavori Pubblici sopra richiamata che tratta nella parte A la programmazione delle attività di infrastrutturazione aeroportuale. L'Ente che ha oggi tale compito è l'ENAC e dall'esame compiuto, nel corso degli ultimi anni questo ruolo di programmazione è venuto meno ovvero non si ha uno strumento per la programmazione dell'assetto del trasporto aereo a livello nazionale o per lo meno di porzioni di territorio. Si prende atto al riguardo che è stato predisposto uno studio sul sistema nazionale degli aeroporti e che da questo originerà un Piano nazionale degli aeroporti che consentirebbe di colmare la mancanza di programmazione sopra richiamata.

Fermo restando che tale documento, in corso di redazione da parte di ENAC, assume evidentemente le caratteristiche di piano-programma e che come tale deve essere assoggettato ad un processo di Valutazione Ambientale Strategica secondo le indicazioni del Dlgs 152/06 e s.m.i., si sollecita tale atto in quanto utile per delineare il quadro di sinergie invocate anche dalla circolare ministeriale di cui sopra e si sottolinea comunque la necessità che in termini di infrastrutturazione aeroportuale siano definite idonee strategie, anche di sistemi parziali di aeroporti (es aeroporti della Lombardia quali Linate, Bergamo, Malpensa, ecc) e per queste siano espletate le verifiche ambientali.

Questo consentirebbe un maggiore rigore nell'iter progettuale ed approvativo delle opere ed eviterebbe di dover richiedere per ogni singolo progetto l'acquisizione del quadro sistemico e globale nel quale l'intervento si colloca, visto che questo aspetto riveste un ruolo centrale nelle valutazioni ambientali.

Prendendo atto di questa necessità, non nuova in termini di valutazioni ambientali (si ricorda che per molte altre opere ci si trova a condurre le valutazioni di impatto ambientale in carenza di piani strategici), qualora non fosse ritenuto opportuno condizionare l'esame dei progetti infrastrutturali alla ricordata carenza di pianificazione, potrà essere sviluppata la procedura per i singoli Piani di Sviluppo aeroportuali, pur negli auspici sopra espressi da condividere con Organi di pertinenza (es Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Più incisive invece possono essere le azioni da porre in atto rispetto ai temi afferenti al secondo tema di riflessione ovvero le azioni di valutazione che possono essere condotte nel processo di approvazione di un PdS, così come oggi strutturato.

Il progetto di un'infrastruttura di trasporto e il relativo studio ambientale devono infatti essere valorizzati in riferimento a molte delle tematiche precedentemente richiamate. I sopra ricordati temi di cui al punto 1b, l'intero punto 2 e il punto 3a dovrebbero essere da sempre oggetto di valutazione. In effetti il quadro di riferimento progettuale dovrebbe, secondo il dettato del DPCM 27.12.1988 precisare *"le caratteristiche dell'opera progettata, con particolare riferimento a:*

- a) la natura dei beni e/o servizi offerti;*
- b) il grado di copertura della domanda ed i suoi livelli di soddisfacimento in funzione delle diverse ipotesi progettuali esaminate, ciò anche con riferimento all'ipotesi di assenza dell'intervento;*
- c) la prevedibile evoluzione qualitativa e quantitativa del rapporto domanda-offerta riferita alla presumibile vita tecnica ed economica dell'intervento;*
- d) l'articolazione delle attività necessarie alla realizzazione dell'opera in fase di cantiere e di quelle che ne caratterizzano l'esercizio;*
- e) i criteri che hanno guidato le scelte del progettista in relazione alle previsioni delle trasformazioni territoriali di breve e lungo periodo conseguenti alla localizzazione dell'intervento, delle infrastrutture di servizio e dell'eventuale indotto.*

Non è quindi vero che la procedura di VIA non debba entrare nel merito di aspetti che sono posti al centro del dibattito che ha riguardato il presente Tavolo tecnico, l'unico aspetto che sembra opportuno sottolineare è che si tratta di verifiche e di scelte progettuali relative all'opera e non di definizione di strumenti di pianificazione territoriale.

Il tema che meglio racchiude questo aspetto è quello della rete dei trasporti all'interno della quale l'opera si colloca. Ciò che indicano le norme tecniche sono delle attente verifiche atte a controllare che a regime l'intervento comporti carichi sulla rete che siano ammissibili rispetto a quelli già presenti e che saranno generati dal territorio così come indicato dagli strumenti di gestione. Nel caso in cui tali verifiche, di tipo interno e a

valenza di progetto, siano positive non sembrano insorgere criticità a meno delle necessarie verifiche di competenza dell'Autorità ambientale competente, mentre in caso contrario si riscontra un tema di riflessione.

Quanto detto può essere assunto come un aspetto progettuale necessario per risolvere una coerenza legata alla rete infrastrutturale alla cui origine è comunque l'iniziativa in esame (il progetto dell'aeroporto nel caso in specie).

Analoghe considerazioni sono da svolgere per gli aspetti legati al rapporto domanda-offerta e al conseguente dimensionamento dell'opera. Questi temi non devono, come molte volte accade, essere posti come un dato di fatto, come un postulato iniziale ma fanno parte del progetto e come tale della valutazione in quanto a questi sono poi connessi i principali e più diretti effetti (impatti) sull'ambiente.

Si tratta in altre parole di riprendere alcune tematiche proprie della VIA che, forse con il tempo e con l'instaurarsi di alcune prassi di valutazione che pongono più l'accento sui temi specifici dell'ambiente e meno su quelli di scelta del progetto, nel recente passato sono andate scemando, lasciando aperte alcune tematiche di interesse per il valutatore. Ciò non implica necessariamente un cambio di procedura ma certamente un maggiore approfondimento nelle proposte progettuali degli aspetti centrali delle valutazioni ambientali, emerse nel dibattito che si è sviluppato.

In linea con questa riflessione e con la già accertata necessità di aggiornamento delle norme tecniche di cui al DPCM 27.12.1988, la stessa procedura di valutazione di impatto ambientale potrebbe essere arricchita con i temi più propri della sostenibilità ambientale, non tanto in chiave di strategie di assetto quanto piuttosto di strategie di governo delle risorse necessarie per la realizzazione e per la gestione delle infrastrutture. In questo senso l'aeroporto è un "sistema" che ben si presta a questo tipo di sviluppi basti pensare al tema dell'energia, dei rifiuti, delle acque, ecc.

Si auspica quindi che i progetti delle infrastrutture siano arricchiti con tali aspetti, fin tanto che un aggiornamento delle norme non lo richieda in modo più esplicito.

Rimane da affrontare il terzo tema, ovvero quello connesso alla gestione del territorio limitrofo all'opera.

La prima riflessione che si pone è relativa al fatto che ciò esula dalla progettazione di un'infrastruttura di trasporto. Prevedere la realizzazione di un aeroporto o il potenziamento di uno esistente vuol dire lavorare all'interno di un settore ben preciso dell'assetto territoriale ovvero nel campo dei trasporti, al fine di rispondere a esigenze di mobilità delle persone e delle cose che, come detto, sono al centro dell'attenzione del progetto.

Un'infrastruttura di trasporto, specialmente se di ampio respiro come quelle oggetto di valutazione ambientale nazionale, si inserisce in un contesto territoriale ma è giustapposta a questo e non interagisce in modi diretti con lo stesso per cui non implica una modifica di assetto, se non una trasformazione delle aree strettamente necessarie per la sua realizzazione. Né è prova la modalità con la quale viene approvata (pubblica utilità e variante agli strumenti urbanistici vigenti).

Rimane l'evidenza però che in molti casi detta infrastruttura è spunto indiretto di sviluppi del territorio che modificano le caratteristiche e la struttura delle stesse aree limitrofe. Questo aspetto però non è da attribuire all'opera in progettazione visto e considerato che in molti casi tali trasformazioni implicano delle criticità anche per il gestore delle stesse infrastrutture, che preferirebbe non dover subire detti fenomeni. Il tema quindi si sposta da chi gestisce l'infrastruttura a chi gestisce il territorio. Preso atto della necessità dell'opera e della sua compatibilità ambientale sancita con il decreto di VIA e con l'approvazione della stessa in Conferenza dei Servizi, la variante allo strumento urbanistico e/o territoriale può non vuol dire semplicemente prendere atto della nuova presenza ma in modo più ampio e strategico assegnare alle porzioni di territorio limitrofe alla nuova opera, regimi di trasformazione coerenti con il nuovo elemento. Questa se necessaria e ritenuta utile dall'Ente territoriale diviene un'azione di pianificazione territoriale che potrà eseguire il più idoneo processo di valutazione ambientale in termini di processo di VAS.

In tal modo si riconfigurano momenti di lavoro e di approvazione in linea con gli attori e con le funzioni dei diversi soggetti impegnati nel processo di gestione del bene pubblico.

Entrando nello specifico del caso dell'aeroporto di Malpensa, il documento di definizione del nuovo assetto dell'aeroporto (in questo caso denominato Master Plan Aeroportuale di Malpensa) potrebbe quindi seguire le procedure previste per i progetti infrastrutturali dal Dlgs 152/06 e dall'art. 81 del DPR 616/1977, fatte salve le determinazioni che la CTVIA potrà assumere.

Ai fini delle determinazioni in corso si prende altresì atto che l'ENAC ha attivato un processo di scoping relativo al Master Plan e che, nel 2008, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale si è pronunciata positivamente sullo schema di lavoro presentato che prevedeva l'attivazione di una procedura di VIA.

Contemporaneamente ed in coerenza con quanto sopra auspicato, si constata che la costruzione di un sistema dialogante di piani di carattere territoriale – da parte della

Regione Lombardia– con il Master Plan aeroportuale e più in generale con gli obiettivi e le strategie di sviluppo che guidano da anni l'aeroporto di Malpensa, è al centro delle attenzioni da parte dei protagonisti istituzionali. Infatti, da almeno un decennio la Regione Lombardia ha posto lo sviluppo del sistema aeroportuale di Malpensa e della sua accessibilità al centro della propria azione di governo. In tal modo, tutti i principali atti della programmazione regionale, tenendo conto delle previsioni che accompagnano lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa, ne promuovono l'integrazione nel tessuto territoriale.

Dotarsi di un sistema aeroportuale adeguato alle esigenze del tessuto economico del Nord Italia è stata una scelta ben precisa integrata nel processo di trasformazione territoriale e recepita in tutti gli strumenti di programmazione regionale da oltre un decennio.

In tal senso l'esame compiuto ha messo in evidenza un importante aspetto: la Regione Lombardia si è dotata di un Piano Territoriale Regionale (il PTR) e per tale Piano, che prevede il potenziamento dell'aeroporto di Malpensa, si è concluso il processo di VAS.

Poiché il Piano regionale, connotato come strumento di strategie e obiettivi, non ha individuato per nessun intervento una definizione progettuale puntuale, né tanto meno le implicazioni che le opere possono avere sul territorio, nel caso della zona di Malpensa e del quadrante Ovest, la Regione Lombardia sta redigendo un Piano Territoriale d'Area.

In merito a quest'ultimo, attraverso la Dgr 16/12/2009 n.8/10840 "Avvio del Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa-Quadrante ovest" (artt. 20 e 21, lr n.12/2005), sono stati definiti lo schema metodologico-procedurale di predisposizione del PTR e della relativa VAS e delle principali azioni di confronto. In tal modo la Regione Lombardia potrà assicurare che l'assetto del territorio nel quale si inserisce l'aeroporto sia pianificato e gestito nel rispetto della verifica ambientale strategica in atto.

# AEROPORTO DI MALPENSA

## NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE

INFORMAZIONI PER IL TAVOLO TECNICO  
ISTITUITO DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE

**AEROPORTO DI MALPENSA**  
**NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE**

**INDICE**

<b><u>1. Premessa</u></b>	<b>3</b>
<b><u>2. Punti di analisi</u></b>	<b>4</b>
2.1 <i>Riferimenti cronologici salienti</i>	4
2.2 <i>Condizioni attuali della pianificazione aeroportuale</i>	6
2.3 <i>Stato della pianificazione a livello territoriale e ruolo degli altri aeroporti regionali (Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Brescia Montichiari)</i>	12
2.4 <i>Ruolo di Malpensa e strategicità per la riuscita dell'evento "Expo 2015"</i>	14
2.5 <i>Sintesi qualitativa del S.I.A.</i>	16
<b><u>3. Definizione dell'iter procedurale</u></b>	<b>20</b>
<b><u>4. Conclusioni</u></b>	<b>23</b>

**Allegati**

**Allegato 1**

Disposizioni riguardanti la ripartizione di traffico tra Malpensa e Linate

**Allegato 2**

Nota su Decreto 13 12 1999

# **AEROPORTO DI MALPENSA**

## **NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE**

### **1. Premessa**

L'aeroporto di Malpensa si posiziona come nodo strategico rispetto al vasto e denso bacino del Nord Italia.

La vocazione di Malpensa quale aeroporto di primaria importanza è desumibile, oltre che dal volume di traffico servito (23,7 milioni di passeggeri nel 2007 e 19,2 milioni di passeggeri nel 2008) anche dalla tipologia di traffico gestita: esso è infatti orientato alla gestione del traffico internazionale (ca. 84% del traffico passeggeri riguarda i collegamenti con destinazioni straniere Schengen o extra-Schengen) ed è caratterizzato da una forte componente di utenza business (la componente charter riguarda meno del 10% del traffico passeggeri complessivo).

Valutando la situazione odierna dello scalo di Malpensa, sia rispetto alle caratteristiche di collegamenti e frequenze che rispetto alle condizioni di infrastrutture e servizi, emerge come l'aeroporto risponda già oggi – nonostante le scelte di “de-hubbing” effettuate da Alitalia – a principi di funzionamento di un “hub multivettore”, potendo contare su schemi organizzativi inediti, in parte derivanti dalle caratteristiche delle infrastrutture esistenti.

La programmazione nazionale in tema di aeroporti fonda le proprie radici nel D.P.C.M. 10 aprile 1986 con cui è stato approvato il “Piano Nazionale dei Trasporti”. In tale documento il Governo Italiano attribuisce un ruolo equamente strategico agli aeroporti di Milano Malpensa e Roma Fiumicino, incentrando su tali scali tutta la politica di sviluppo dell'intera rete di trasporto aereo.

Tale centralità dei due maggiori aeroporti nazionali è accompagnata da una rete di aeroporti di livello inferiore che, in relazione al traffico gestito, vengono annoverati in diverse categorie. L'aeroporto di Linate, ad esempio, è incluso nella seconda categoria (ctg. 2) e quindi viene individuato come “aeroporto internazionale su cui si svolge un rilevante traffico di linea e/o charter a medio e breve raggio”.

Il ruolo dei due aeroporti di Milano è stato successivamente confermato anche dai diversi decreti ministeriali che si sono succeduti per definire la ripartizione del traffico aereo tra Linate e Malpensa (cfr. All. 1).

## **2. Punti di analisi**

### ***2.1 Riferimenti cronologici salienti***

Il Piano Regolatore Generale dell'aeroporto di Milano Malpensa denominato "Malpensa 2000" venne redatto nel 1985 ed approvato con D.M. 13 febbraio 1987 n. 903, secondo le procedure previste dall'art. 4 della legge 449/85 ("Interventi di ampliamento ed ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Milano Malpensa e Roma Fiumicino").

Nel citato D.M. è compreso il parere della Regione Lombardia, che si esprimeva sentendo i Comuni interessati ed i loro Consorzi secondo le procedure autorizzative vigenti all'epoca. Sul Piano ebbero modo di esprimersi favorevolmente anche la Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, e la Soprintendenza Archeologica.

Negli anni 1986/87 SEA, seppur non vincolata da obblighi normativi, produsse uno Studio di Impatto Ambientale concernente i fenomeni indotti dal progetto "Malpensa 2000", realizzato in conformità a quanto previsto dalla direttiva comunitaria in materia (in assenza di un quadro normativo nazionale, che entrò in vigore nel 1988).

Lo studio venne approvato dalla Regione Lombardia nel 1988 ed a seguito di tale approvazione fu stipulato un "Protocollo di Intesa" tra SEA e Regione che prevedeva una serie di azioni tendenti a salvaguardare la qualità della vita dei residenti nei territori limitrofi all'aeroporto e a ridurre le ricadute negative sugli ecosistemi naturali ed abitativi esistenti.

SEA ha successivamente compiuto le azioni di competenza per dare piena attuazione al citato "Protocollo di Intesa" e tra i vari adempimenti si annovera anche la convenzione con il Parco del Ticino per il finanziamento di interventi di mitigazione e compensazione ambientale esterni all'aeroporto.

Nel 1989 ebbero inizio i lavori per lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa.

Nel 1994, il Consiglio dei Primi Ministri Europei incluse l'aeroporto di Malpensa tra i 14 progetti prioritari del T.E.N. (Trans European Network) ed avviò una procedura di monitoraggio del progetto nelle sue fasi realizzative, impegnando nel contempo il Governo Italiano a completare le infrastrutture di collegamento a servizio dell'aeroporto stesso.

Per quanto riguarda le disposizioni normative riguardanti il trasferimento del traffico da Linate a Malpensa, si rimanda all'Allegato 1 del presente documento.

Il trasferimento dei voli su Malpensa divenne operativo il 31 ottobre 1999, con l'inizio dell'orario invernale 1999/2000.

Parallelamente il Ministero dell'Ambiente aveva imposto a SEA di avviare una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale riguardante gli effetti indotti dal trasferimento di una seconda quota di traffico da Linate a Malpensa,

senza peraltro mettere in discussione l'insieme delle opere finalizzate allo sviluppo dell'aeroporto e costituenti il Piano Regolatore Generale Aeroportuale. Lo studio di impatto ambientale e le successive integrazioni vennero predisposti nel rispetto delle indicazioni del Ministero dell'Ambiente e presentati, rispettivamente, in data 02.07.99 e 16.09.99.

I risultati di tale studio vennero analizzati dal Ministero dell'Ambiente che, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, emanò il D.M. 25 novembre 1999 n. DEC/VIA/4231, in cui si esprime "giudizio di compatibilità ambientale negativo sull'ulteriore incremento dei voli all'aeroporto di Malpensa", subordinando un eventuale riesame ad un percorso di minimizzazione dell'impatto indicato dal decreto stesso.

Si sottolinea che il citato decreto del Ministro dell'Ambiente non metteva in discussione l'insieme delle opere costituenti il Piano Regolatore di Malpensa, bensì il trasferimento del traffico previsto dai precedenti decreti del Ministero dei Trasporti.

Il 29.11.99 il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, avvalendosi della procedura prevista dall'art. 6, comma 5, della legge 349/86, richiese l'esame dell'intera problematica da parte del Consiglio dei Ministri ed il 13.12.99 venne emanato un D.P.C.M. che, tenendo conto sia degli impegni assunti dal Governo Italiano in sede comunitaria, sia della rilevanza del progetto per lo sviluppo economico dell'area di influenza, confermava il trasferimento dei voli a Malpensa, impegnando nel contempo le istituzioni interessate ad attivare le misure già individuate per la riduzione dell'impatto ambientale, il cui stato di attuazione è riportato nell'allegato 2.

Il nuovo Master Plan Aeroportuale di Malpensa è stato redatto sulla base di quanto prescritto dalla Circolare ENAC: "Linee guida per la redazione dei piani di sviluppo aeroportuali" del 01.10.01.

Una prima versione del documento (dal titolo: "Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Malpensa") è stata trasmessa ad ENAC il 23.12.08.

Successivamente si è proceduto ad un aggiornamento dello studio, conseguente al nuovo scenario di riferimento che ha caratterizzato Malpensa dopo il de-hubbing di Alitalia.

Questa nuova edizione del Master Plan (che recepisce anche le nuove valutazioni prodotte nel frattempo dal Gruppo CLAS) è caratterizzata dall'aggiornamento delle stime di traffico, delle analisi costi/benefici e delle valutazioni di carattere socio-economico, mentre mantiene sostanzialmente inalterati i contenuti tecnici già in precedenza individuati.

Il nuovo "Master Plan Aeroportuale" di Malpensa è stato trasmesso ad ENAC per le valutazioni di competenza con nota SEA n. 37069 del 11.12.09.

ENAC, nelle more del provvedimento finale di approvazione che sarà conseguente ai pareri di compatibilità ambientale ed urbanistica, ha espresso il proprio "nulla osta tecnico" con nota prot. 12111/DIRGEN/API del 22.02.10, ove si evidenzia che il Master Plan è stato redatto da SEA secondo un percorso condiviso con ENAC e che esso fornisce un quadro di riferimento "... *compiuto*,

*attuale e ben dimensionato per supportare lo scenario di traffico all'orizzonte temporale di riferimento" (anno 2030).*

L'incarico per le analisi di carattere ambientale riguardanti il nuovo Master Plan Aeroportuale è stato affidato alla società ERM Italia S.r.l., che ha completato e consegnato a SEA lo "Studio di Impatto Ambientale" in marzo 2010.

Si ricorda che nel luglio 2007 è stata richiesta alla Commissione VIA l'attivazione della procedura di specificazione dei contenuti dello Studio di Impatto ambientale, ai sensi dell'allora vigente art. 30 della Legge 18 aprile 2005, n. 62, presentando allo scopo il documento "*Progetto di Studio di Impatto Ambientale – Nuovo Master Plan dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa*", che specificava contenuti e metodologie adottate per la redazione dello studio. Tale documento è stato poi aggiornato con una nuova edizione in novembre 2008.

La Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale ha positivamente assentito al documento presentato (parere n. 221 del 19.12.08), osservando che il piano di lavoro proposto, le metodologie adottate e il livello di approfondimento previsto risultano adeguati al caso di studio. L'unica osservazione espressa dalla Commissione riguarda la considerazione delle criticità che potrebbero essere determinate dallo svolgimento dell'Expo 2015 che si terrà a Milano.

Quest'ultimo aspetto è stato pertanto tenuto in debita considerazione nel corso della redazione del S.I.A.

## **2.2 Condizioni attuali della pianificazione aeroportuale**

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Plan) si pone l'obiettivo di riproporre la centralità di Malpensa nel sistema aeroportuale europeo, individuando soluzioni in grado non solo di fronteggiare il normale sviluppo del settore, ma anche di soddisfare le esigenze specifiche di un mercato forte, trainante l'intero sistema economico italiano, quale è quello dell'Italia settentrionale.

Sono state pertanto aggiornate, in relazione alle mutate condizioni di riferimento, le scelte alla base del Piano Regolatore Aeroportuale redatto nel 1985, proponendo un nuovo ed organico sviluppo dell'intero complesso aeroportuale che, sulla base delle esperienze maturate, riesca a garantire grande flessibilità per fronteggiare adeguatamente l'evoluzione futura del settore ed un corretto equilibrio tra lo sviluppo socio-economico del contesto territoriale e la salvaguardia dell'ambiente in cui l'aeroporto si inserisce.

La futura configurazione dell'aeroporto di Malpensa si basa su un sistema di tre piste parallele. Alle due piste esistenti, separate di 808 m, si aggiungerà una terza pista nella zona sud-ovest del sedime, parallela alle precedenti e con asse posto 1.210 m ad ovest di quello dell'attuale pista 35L/17R.

Prima di giungere alla scelta della sopra descritta configurazione del sistema di piste sono state analizzate diverse alternative, al fine di individuare la soluzione che garantisse l'inserimento della nuova infrastruttura in maniera il più possibile compatibile con il territorio e che fosse in grado di fronteggiare lo sviluppo di Malpensa in coerenza con gli atti normativi vigenti, nonché con gli impegni assunti dal Governo Italiano verso l'Unione Europea.

L'analisi delle possibili soluzioni ha preso avvio da uno studio delle potenzialità di sviluppo dell'aeroporto, cui sono seguite la definizione progettuale di caratteristiche e orientamento della nuova pista e l'analisi degli effetti che la realizzazione della terza pista produrrà sul territorio circostante.

Tale studio è stato affidato, in accordo con la Regione Lombardia, all'Istituto MITRE Corporation, ente *no-profit* americano consulente della statunitense Federal Aviation Administration (FAA), che ha maturato esperienze analoghe in molti Paesi.

Il consulente, avvalendosi di *software* esclusivi e dedicati, ha sviluppato un'apposita metodologia di analisi e valutazione degli impatti correlati a diversi scenari di sviluppo, in grado di fornire specifiche indicazioni sia in termini di gestione dei movimenti aerei, sia per quanto riguarda le ricadute ambientali, con particolare riferimento al rumore.

Lo studio ha verificato la coerenza delle ipotesi progettuali considerate con la normativa nazionale ed internazionale di riferimento ed ha analizzato le

interferenze tra le alternative di progetto e le infrastrutture presenti e pianificate sul territorio, in relazione alle prevedibili modalità di esercizio delle piste stesse.

Il processo di valutazione sviluppato dal MITRE ha inizialmente considerato tre diverse possibili localizzazioni per la nuova pista di volo, tutte ubicate a sud-ovest delle piste esistenti, ma con differenti orientamenti della nuova infrastruttura:

- l'alternativa "A" prevede mantenere la nuova pista quasi parallela alle due esistenti, con possibilità di effettuare decolli e atterraggi in entrambe le direzioni;
- l'alternativa "B" prevede di inclinare la nuova pista di 31° rispetto alle piste esistenti e considera la sola possibilità di decolli in direzione sud-ovest;
- l'alternativa "C" prevede di collocare la nuova pista nella stessa posizione considerata per la soluzione precedente, ma con un'inclinazione di 50° rispetto all'attuale sistema piste, con operatività ipotizzata per soli decolli in direzione sud-ovest.

La soluzione scelta è stata quella corrispondente all'alternativa "A", che nel corso dell'analisi è stata leggermente ridefinita e consolidata proponendo la realizzazione di una pista esattamente parallela alle due esistenti.

Questa soluzione permette movimenti indipendenti sulle piste (con ulteriore incremento degli standard di sicurezza) e garantisce un'equilibrata ripartizione di decolli ed atterraggi sulle tre piste, consentendo in tal modo sia lo sviluppo della capacità aeroportuale, sia una riduzione degli effetti del rumore all'esterno del sedime, grazie alla possibilità di ripartire il traffico su più rotte.

Prendendo atto delle limitate possibilità di ampliamento che caratterizzano le esistenti aree terminali di Malpensa (Terminal 1 e Terminal 2), la scelta fondamentale alla base del nuovo Piano di Sviluppo è stata quella di utilizzare per il servizio del traffico passeggeri anche l'area disponibile tra le due piste esistenti, prevedendo in tale zona i più significativi ampliamenti futuri in termini di volumi di aerostazione e di estensione dei piazzali di sosta aeromobili, senza peraltro dimenticare un ampliamento dei due terminal esistenti finalizzato a migliorare il livello di servizio offerto ed a garantire la necessaria flessibilità operativa.

Il nuovo edificio terminale (satellite interpista) sarà adeguatamente collegato alle aree terminali esistenti (in particolare al Terminal 1) per mezzo di tunnel che sottopassano l'esistente pista 35L/17R e contengono strade di servizio, sistemi di trasporto veloce dei passeggeri (*people mover*) e nastri trasportatori per i bagagli.

Nella configurazione finale, le aree a servizio del traffico passeggeri si configureranno come segue:

- Terminal 1, completato secondo il progetto originario (3°/3° attualmente in corso di realizzazione), ampliato verso sud con un nuovo corpo di fabbrica che costituirà la parte “land-side” del nuovo satellite interpista ed integrato a nord da un nuovo satellite (collegato all’edificio principale mediante tunnel sotterraneo) essenzialmente finalizzato ad incrementare le postazioni di imbarco/sbarco dotate di bridge;
- nuovo satellite interpista, che costituisce l’elemento più qualificante del Piano di Sviluppo aeroportuale poiché sposta il baricentro delle attività in una zona del sedime attualmente sottoutilizzata, apre nuove prospettive in termini di crescita infrastrutturale e, quindi, di incremento della capacità operativa, e consente una razionalizzazione dei percorsi di rullaggio degli aeromobili;
- nuovo Terminal 2 che, oltre ad interessare le aree già attualmente occupate dall’aerostazione, si estenderà verso sud sul piazzale di sosta aeromobili con un corpo di fabbrica (molo) destinato alle funzioni di imbarco/sbarco dei passeggeri.

In linea generale si ritiene che il Terminal 1 ed il collegato satellite interpista potranno essere dedicati ai voli di linea, il nuovo Terminal 2 potrà accogliere il traffico *low-cost*, mentre i voli charter verranno gestiti o al Terminal 1 o al Terminal 2 in base alle effettive dimensioni che assumeranno in futuro le singole componenti di traffico a fronte della capacità offerta dalle diverse aree terminali.

Il sopra esposto schema distributivo potrà tuttavia venire modificato senza particolari difficoltà, qualora le caratteristiche del mercato di riferimento dovessero richiederlo.

Durante la redazione del Master Plan di Malpensa, una particolare attenzione è stata posta anche nella definizione delle aree di sviluppo riguardanti le zone cargo ed il parco logistico, ritenendo che la crescita di questo settore di mercato possa costituire per Malpensa un vero, significativo cambiamento di ruolo rispetto alla situazione attuale prevalentemente incentrata sul servizio ai passeggeri.

Le aree per lo sviluppo di tali attività sono state individuate a sud del sedime attuale e ad est della futura terza pista, in una zona di facile connessione con le strutture cargo attuali, con il futuro sistema infrastrutturale dell’aeroporto e con i sistemi di collegamento con il territorio (reti viaria e ferroviaria).

Il Master Plan considera infine anche tutte le funzioni “complementari” che devono trovare adeguati spazi in un aeroporto quali:

- strutture di supporto “air side” e “land side” (sistemi di stoccaggio e distribuzione del carburante, aree e strutture per il de-icing, centrali tecnologiche, catering, depositi, aree manutenzione aeromobili...);

- funzioni di controllo dell'attività aeronautica ed aeroportuale (ENAC, ENAV, VV.F., Enti di Stato, ...);
- sistemi di accesso (su gomma e su ferro) e strutture ad essi correlate (parcheggi, ...);
- attività proprie del settore terziario;
- ecc.

Il Piano di Sviluppo aeroportuale fonda le proprie radici sulle stime di traffico effettuate dal Gruppo CLAS (Università Bocconi) che, utilizzando modelli matematici appositamente costruiti e scientificamente validati, ha individuato le future modalità di crescita degli aeroporti del Nord Italia e, attraverso un modello gravitazionale, l'incremento di traffico prevedibile su Malpensa.

Dall'analisi dei dati si rileva come il trasporto aereo del Nord Italia, nonostante gli effetti negativi della crisi economica mondiale, mantenga un interessante tasso medio di crescita annuale, passando dai 45,3 milioni di passeggeri annui nel 2005 a oltre 70 milioni nel 2015, per raggiungere i 113 milioni nel 2025.

Il tale ambito sovra-regionale Malpensa peserà per circa 25 milioni di passeggeri nel 2015, per poi raggiungere i 42,5 milioni nel 2025.

Per Malpensa le stime sono state protratte fino al 2030, e si è valutato che a tale data il traffico aeroportuale potrà avvicinare i 50 milioni di passeggeri, di cui 48,4 milioni relativi a voli di linea (36,0 continentali e 12,4 intercontinentali), con un totale complessivo di oltre 420 mila movimenti anno.

**Scenari di sviluppo del traffico a Malpensa (elaborazioni Gruppo CLAS)**

	2010	2015	2020	2025	2030
Linea continentali	13.160.843	18.726.227	23.691.850	31.165.108	35.955.260
mov	151.307	180.818	227.560	297.585	341.500
Linea intercontinentali	3.928.316	4.938.116	6.893.452	10.040.681	12.403.975
mov	33.016	32.730	42.385	57.425	70.941
<b>Totale linea</b>	<b>17.089.159</b>	<b>23.664.343</b>	<b>30.585.302</b>	<b>41.205.789</b>	<b>48.359.235</b>
<b>mov</b>	<b>184.323</b>	<b>213.549</b>	<b>269.944</b>	<b>355.010</b>	<b>412.441</b>
Charter	1.585.891	1.618.623	1.501.665	1.210.045	1.197.944
mov	11.621	11.861	11.004	8.867	8.778
<b>Totale</b>	<b>18.675.050</b>	<b>25.282.967</b>	<b>32.086.967</b>	<b>42.415.834</b>	<b>49.557.179</b>
<b>mov</b>	<b>195.944</b>	<b>225.410</b>	<b>280.948</b>	<b>363.877</b>	<b>421.219</b>

E' stata effettuata anche una stima del traffico merci che potrà interessare Malpensa nei prossimi decenni, evidenziando come per il 2030 sia prevedibile un volume complessivo di merce pari a circa 1,35 milioni di tonnellate, di cui circa 230.000 provenienti da Paesi Europei ed il restante 1,12 milioni di tonnellate dal resto del mondo, con i paesi Asiatici (Cina, India, estremo Oriente, ... ) che potrebbero generare oltre il 50% del volume totale.

**Scenari di sviluppo del traffico merci a Malpensa – tonnellate (elaborazioni Gruppo CLAS)**

	<b>Totale</b>	<b>Europa</b>	<b>Intercontinentale</b>
<b>2010</b>	352.129	92.610	259.519
<b>2015</b>	441.714	109.995	331.719
<b>2020</b>	662.868	138.391	524.477
<b>2025</b>	1.017.817	174.117	843.700
<b>2030</b>	1.344.936	230.077	1.114.859

Sulla base dei dati di traffico sopra indicati, il Gruppo CLAS ha anche stimato gli effetti dell'impatto socio-economico complessivamente generato dall'aeroporto di Malpensa al 2015 (fase intermedia) e al 2030 (fase finale).

Tali effetti sono stati suddivisi in componente "diretta" (impatto generato dall'attività aeroportuale), "indiretta" (impatto relativo alla domanda di beni e servizi prodotta dalle imprese/persone interessate dall'impatto diretto) e "indotta" (o "Keynesiana").

Le seguenti tabelle identificano i suddetti effetti sia in termini di addetti che di valore della produzione.

**Addetti e valore della produzione complessivamente generati dall'operatività di Malpensa Anno 2015**

	<b>Addetti</b>	<b>Valore della Produzione (Euro)</b>
Effetti diretti <i>on site</i>	17.652	2.326.349.902
Effetti diretti <i>off site</i>	73.436	3.465.082.270
<b>Totale effetti diretti</b>	<b>91.088</b>	<b>5.791.432.172</b>
<b>Totale effetti indiretti</b>	<b>40.758</b>	<b>5.599.525.195</b>
<b>Totale effetti diretti ed indiretti</b>	<b>131.846</b>	<b>11.390.957.367</b>
<b>Totale effetti indotti</b>	<b>40.818</b>	<b>4.608.341.234</b>
<b>Totale effetti</b>	<b>172.664</b>	<b>15.999.298.601</b>

**Addetti e valore della produzione complessivamente generati dall'operatività di Malpensa Anno 2030**

	<b>Addetti</b>	<b>Valore della Produzione (Euro)</b>
Effetti diretti <i>on site</i>	35.531	4.720.289.595
Effetti diretti <i>off site</i>	128.834	6.078.982.719
<b>Totale effetti diretti</b>	<b>164.365</b>	<b>10.799.272.284</b>
<b>Totale effetti indiretti</b>	<b>73.978</b>	<b>10.535.990.706</b>
<b>Totale effetti diretti ed indiretti</b>	<b>238.343</b>	<b>21.335.262.990</b>
<b>Totale effetti indotti</b>	<b>75.735</b>	<b>8.551.063.773</b>
<b>Totale effetti</b>	<b>314.078</b>	<b>29.886.326.763</b>

### **2.3 Stato della pianificazione a livello territoriale e ruolo degli altri aeroporti regionali (Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Brescia Montichiari)**

Il sistema aeroportuale milanese, centrale nel macrobacino dell'area nord-ovest, dovrà rispondere nel 2030 ad una domanda di traffico di oltre 75 milioni di passeggeri. La distribuzione dei flussi sui tre scali principali lombardi è condizionata dall'assetto regolatorio definito dal "Decreto Bersani", il cui mantenimento risulta determinante per il consolidamento della crescita e dei ruoli di ciascuno scalo.

Lo studio sullo stato del sistema aeroportuale italiano recentemente redatto da OneWorks, KPMG e Nomisma fonda l'intero sistema su tre punti di ingresso del traffico intercontinentale indicando Malpensa come uno di questi aeroporti strategici.

In particolare, per il sistema lombardo, evidenzia i seguenti "indirizzi strategici":

- Per l'aeroporto di Malpensa, secondo scalo aeroportuale del sistema italiano, con potenziale rilevanza strategica per l'accesso intercontinentale, viene raccomandato uno sviluppo con standard adeguati per accogliere nel 2030 oltre 40 milioni di passeggeri e per consolidare il proprio posizionamento strategico anche in relazione alla possibilità di configurarsi come "hub multivettore". Per questo scalo viene confermato il ruolo di "aeroporto strategico" e gate intercontinentale all'interno della rete comunitaria, nazionale e regionale. Vengono ritenuti necessari, a tal fine, gli interventi di sviluppo programmati dal nuovo Master Plan Aeroportuale, ma anche rilevanti interventi riguardanti il potenziamento delle connessioni territoriali su gomma e su ferro. In particolare, si auspicano collegamenti ferroviari differenziati per tipologia di connessione (aeroporto/città di Milano; aeroporto/altre città limitrofe) e tali da eguagliare gli standard europei in termini di frequenze e tempi di percorrenza.
- Per l'aeroporto di Linate viene indicato il consolidamento della vocazione di "city airport", dedicato al traffico europeo, con carattere prevalentemente business e con volumi massimi di traffico intorno ai 10-11 milioni di passeggeri/anno. Questo scalo dovrà garantire, coerentemente con il proprio posizionamento, standard di accessibilità e servizi di alto livello, con particolare riferimento ai collegamenti con la città di Milano.
- Per l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio si ritengono necessari adeguamenti infrastrutturali fino al massimo della capacità stimata in 12-14 milioni di passeggeri, compatibilmente con i limiti ambientali. Appaiono quindi necessari importanti interventi di ristrutturazione ed ampliamento ed un potenziamento delle connessioni territoriali, facendo particolare riferimento alla multi-modalità ed alle sinergie tra lo scalo e le aree adiacenti.

- Lo scalo di Brescia Montichiari si configura infine come aeroporto complementare che potrà costituire, nel lungo periodo, riserva di capacità per il sistema lombardo, soprattutto nel nuovo quadro di infrastrutture viarie e ferroviarie che si sta delineando. A tal fine, si valuta che gli indirizzi di pianificazione relativi allo scalo debbano concentrarsi su una fermata dell'Alta Velocità in prossimità dell'aeroporto e sulla salvaguardia e predisposizione di aree per eventuali futuri sviluppi.

## **2.4 Ruolo di Malpensa e strategicità per la riuscita dell'evento "Expo 2015"**

La struttura produttiva dell'area Malpensa è destinata a registrare, nei prossimi 10-15 anni, profondi mutamenti.

Il processo di globalizzazione sta facendo emergere nuovi competitori internazionali, riconfigurando così le prospettive di sviluppo dei comparti forti dell'area, in particolare la filiera tessile-abbigliamento, il settore meccanico e quello chimico.

D'altro canto, la presenza dell'aeroporto di Malpensa contribuirà a ridefinire le caratteristiche dell'area, assegnandole una funzione di *gateway* da/verso il mondo, al servizio dell'Italia settentrionale.

L'insediamento aeroportuale, oltre ad indurre effetti generati su attività direttamente e indirettamente collegate al traffico aereo, è destinato a produrre effetti "dinamici" determinati sia da una maggiore attrazione nei confronti di imprese esterne, sia da vantaggi per il sistema delle imprese locali dovuti alla migliore accessibilità dell'area.

L'impatto economico-occupazionale dello sviluppo dell'aeroporto di Malpensa non si limiterà quindi all'immediato intorno aeroportuale, ma si rifletterà, in misura più o meno intensa, su una scala più vasta, individuabile nel quadrilatero Milano - Como - Varese - Novara.

La distribuzione rispetto all'aeroporto sarà determinata dalle necessità localizzative delle singole imprese.

L'Aeroporto di Malpensa si posiziona come nodo strategico rispetto al vasto e denso bacino del Nord Italia.

La vocazione di Malpensa quale aeroporto di primaria importanza è desumibile oltre che dal volume di traffico anche dalla sua tipologia, orientata alla gestione di traffico internazionale e caratterizzato da una forte componente di utenza business (48%).

Ancor più marcato il ruolo strategico dello scalo se lo si pone in relazione ad uno degli eventi più importanti nel panorama economico mondiale, l'EXPO 2015.

In questo periodo che ci separa dall'evento Milano sarà al centro di un'intensa attività di relazioni internazionali e riceverà moltissime delegazioni estere, un'occasione per aprire alle imprese del territorio una vetrina sul mondo e, al mondo, una finestra sulle imprese italiane.

La manifestazione, che durerà circa 6 mesi, sarà uno degli elementi trainanti dell'economia di questi anni, capace di attivare, secondo le stime della società che gestisce l'evento, oltre 70 mila posti di lavoro (43% nelle costruzioni, 16% in

ICT e servizi) ed attrarre oltre 20 milioni di visitatori di cui almeno il 30% stranieri.

Malpensa, la cui crescita al 2015, considerando gli effetti "EXPO" è stimata in 25.300.000 passeggeri e 450.000 tons. di merce, riveste un ruolo fondamentale per garantire il raggiungimento degli obiettivi primari della manifestazione, ovvero:

- Rafforzare le relazioni internazionali
- Promuovere lo sviluppo locale. L'Expo è un catalizzatore per lo sviluppo economico, sia per la città che per la regione ospitante, anche per gli scambi internazionali che si realizzano, l'attrattività indotta dall'evento e lo sviluppo di nuove attività economiche.
- Rinnovare la città. L'Expo costituisce occasione per un significativo rinnovamento urbano a beneficio delle qualità della vita dei cittadini.

Obiettivi che non possono essere raggiunti senza la presenza di un forte elemento attrattore, un magnete, che funge da catalizzatore per il sistema economico di riferimento.

Ovvero di un aeroporto che funge ad driver, importantissimo per rafforzare e promuovere la crescita delle nostre imprese sui mercati internazionali.

## **2.5 Sintesi qualitativa del S.I.A.**

Lo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) ha lo scopo di analizzare gli impatti attualmente prodotti dall'esercizio dell'aeroporto di Malpensa e quelli conseguenti alla attuazione del nuovo Master Plan Aeroportuale, sia nella fase di costruzione delle opere che in quella di entrata a regime.

In particolare, nello Studio vengono descritte le motivazioni tecniche ed ambientali che hanno determinato le scelte progettuali e i diversi effetti sull'ambiente prevedibili in fase di realizzazione e di esercizio.

Lo Studio è stato sviluppato sulla base delle linee guida contenute nel DCPM 27 dicembre 1988 e delle linee guida emanate con decreto del 1° aprile 2004 ("*Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale*").

L'analisi dello stato attuale e futuro delle varie componenti ambientali riguarda un' "*area vasta*" che si estende per circa 6 km intorno al sedime aeroportuale di progetto. Tale "*area vasta*" interessa il territorio di due Regioni (Lombardia e Piemonte) e di tre Province (Varese, Milano e Novara) e comprende i sette Comuni nel cui territorio è compreso il sedime aeroportuale, gli altri due Comuni appartenenti al "Consorzio Urbanistico Volontario" (consorzio costituito nel gennaio 1996 che affronta temi riguardanti la tutela del territorio dagli effetti diretti ed indiretti derivanti dalla presenza dell'aeroporto di Malpensa) ed altri 12 Comuni (5 in Provincia di Milano, 3 in quella di Varese e 4 in quella di Novara) che potrebbero essere interessati da fenomeni di impatto ambientale.

Gli effetti relativi alla diverse componenti sono stati comunque studiati considerando di volta in volta aree di diversa estensione, in funzione della distanza massima di possibile impatto.

Come orizzonti temporali di stima e valutazione degli impatti sono stati considerati:

- uno "*scenario attuale*", che rappresenta lo stato di avvio del progetto e viene caratterizzato dai dati di esercizio del 2007 (anno di maggior traffico registrato su Malpensa),
- uno "*scenario futuro*" (2030), che rappresenta lo stato di completa attuazione del progetto e di entrata a regime dell'aeroporto nell'assetto definito dal nuovo Master Plan.

Per quanto riguarda lo scenario 2015 (in concomitanza con l'Expo) lo Studio evidenzia che le stime di sviluppo del traffico aereo fanno prevedere un carico dell'aeroporto caratterizzato da livelli analoghi a quelli già registrati nel 2007 e, quindi, fenomeni di impatto sull'ambiente simili a quelli individuati nella valutazione dello scenario attuale.

Lo Studio di Impatto Ambientale si compone delle seguenti parti:

- *Quadro di riferimento programmatico*, in cui sono analizzati i rapporti tra l'aeroporto esistente ed il nuovo Master Plan con i piani e le leggi vigenti;
- *Quadro di riferimento progettuale*, che fornisce una descrizione dello stato attuale, illustra le motivazioni del Master Plan e descrive il progetto (includendo valutazioni riguardanti: alternative considerate, fase di cantierizzazione, misure di mitigazione degli impatti, uso di risorse ed interferenze con l'ambiente, misure di compensazione);
- *Quadro di riferimento ambientale*, che in un primo capitolo contiene la descrizione dello stato attuale delle componenti ambientali interessate dalla realizzazione delle nuove opere e in un secondo capitolo analizza gli impatti conseguenti al progetto, utilizzando anche modelli matematici di previsione;
- *Monitoraggi ambientali*, che riguarda la descrizione dei sistemi adottati per tenere sotto controllo l'attività aeroportuale e gli effetti prodotti sull'ambiente;
- *Studi di incidenza*, in cui vengono analizzati gli eventuali impatti su aree appartenenti alla Rete Natura 2000 (Siti di Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale).

Il Quadro di riferimento progettuale individua, tra l'altro, gli effetti potenziali che potranno essere prodotti dall'attuazione del Master Plan sulle diverse componenti ambientali, fornendo un'indicazione delle possibili misure di mitigazione, sia per quanto riguarda la fase di cantiere, sia per quella di esercizio.

L'uso delle risorse viene in particolar modo valutato in termini di consumi di suolo, consumi di inerti, consumi idrici e consumi energetici, mentre le interferenze con l'ambiente riguardano principalmente le emissioni in atmosfera, gli scarichi idrici, le emissioni acustiche e la produzione di rifiuti.

Dall'analisi svolta emergono i seguenti temi principali:

- *Atmosfera*: all'aumento del traffico aeroportuale ed al previsto sviluppo infrastrutturale potrebbe conseguire un incremento delle emissioni inquinanti, che potrà essere comunque controbilanciato dalle innovazioni tecnologiche (motorizzazioni più efficienti degli aeromobili), da opportune scelte operative e grazie all'utilizzo di mezzi a trazione elettrica per le attività di supporto a terra; anche la valutazione delle emissioni in atmosfera prodotte dal prevedibile incremento di traffico stradale indotto dall'aeroporto dovranno tener conto di eventuali ridistribuzioni modali e delle prevedibili innovazioni tecnologiche. Ulteriore elemento di valutazione riguardante l'impatto sulla componente atmosferica è costituito dagli impianti aeroportuali (in particolare la centrale termoelettrica).
- *Ambiente idrico*: devono essere valutati i quantitativi di acqua potabile ed industriale necessari in fase di cantiere ed in fase di esercizio tenendo conto dell'incremento di addetti e passeggeri. Parallelamente viene analizzato l'impatto prodotto dall'attuazione del Master Plan sui quantitativi di scarico delle acque meteoriche e civili.
- *Suolo/sottosuolo*: per la fase di esercizio le interferenze determinate dal progetto su questa componente sono riconducibili alle ricadute delle

emissioni in atmosfera, con eventuale conseguente accumulo di inquinanti nel suolo; mentre per quanto riguarda la fase di costruzione si considerano scavi e movimenti di terra e potenziali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti utilizzate nelle aree di cantiere.

- *Vegetazione/fauna/ecosistemi*: in fase di costruzione si considerano le interferenze con la fauna dovute al disturbo per sottrazione di habitat, passaggio di mezzi, lavorazioni rumorose; in fase di esercizio si valutano invece gli effetti sulle componenti vegetali ed animali prodotti dalle emissioni in atmosfera, dal disturbo acustico, dall'inquinamento luminoso, dalla perdita o frammentazione dell'habitat, ecc.
- *Salute pubblica*: i potenziali impatti su questa componente riguardano essenzialmente la fase di esercizio, come conseguenza delle emissioni acustiche e delle ricadute di inquinanti al suolo.
- *Rumore*: questa componente è stata considerata sia in fase di realizzazione dei lavori (transito di mezzi e lavorazioni di cantiere), sia in fase di esercizio (maggior numero di movimenti aerei e traffico indotto).
- *Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti*: gli effetti vengono considerati in prossimità delle nuove infrastrutture elettriche e degli impianti radio e radar.
- *Paesaggio*: la realizzazione dei nuovi manufatti comporta effetti potenziali in fase di costruzione per rischio archeologico connesso a scavi e movimenti di terra e in fase di esercizio per il disturbo visuale prodotto dalla presenza delle nuove infrastrutture.

Le principali misure di compensazione già previste dal Master Plan aeroportuale riguardano la rilocalizzazione dell'abitato di Tornavento Nuovo, interventi di isolamento acustico ed interventi di rimboschimento.

Si segnala che per l'aeroporto di Malpensa SEA ha già attivato un piano di monitoraggio e di controllo eseguito in accordo con le procedure del Sistema di Gestione Ambientale implementato, certificato ISO 14001.

Il Quadro di riferimento ambientale fornisce dapprima un inquadramento generale dell'area di studio e dei fattori e delle componenti interessate dal progetto; successivamente descrive le caratteristiche attuali delle componenti ambientali negli ambiti territoriali studiati ed infine giunge ad una stima qualitativa e quantitativa degli impatti ambientali correlati alla realizzazione del nuovo Master Plan.

- *Atmosfera*: per la fase di realizzazione è stata effettuata una stima della deposizioni di polveri conseguenti ai movimenti di terra e, considerata la posizione delle aree interessate dai lavori, si è valutato un impatto sul territorio non significativo. Per la fase di esercizio si sono considerati gli inquinanti tipicamente prodotti dall'attività aeroportuale (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, CO e HCNM). Sono stati utilizzati specifici modelli di simulazione numerica (EDMS – AERMOD) e sono state considerate le emissioni generate da: traffico aereo, servizi aeroportuali, traffico stradale indotto dall'aeroporto, centrale tecnologica e deposito carburanti. Nei due scenari di riferimento

(attuale e futuro) si sono determinate le prevedibili concentrazioni a livello del suolo dei vari elementi inquinanti ed i risultati sono stati confrontati con i limiti imposti dalla normativa vigente per ciascun composto. Sia per lo scenario attuale che per quello futuro tutti i valori stimati risultano soddisfare i limiti di legge.

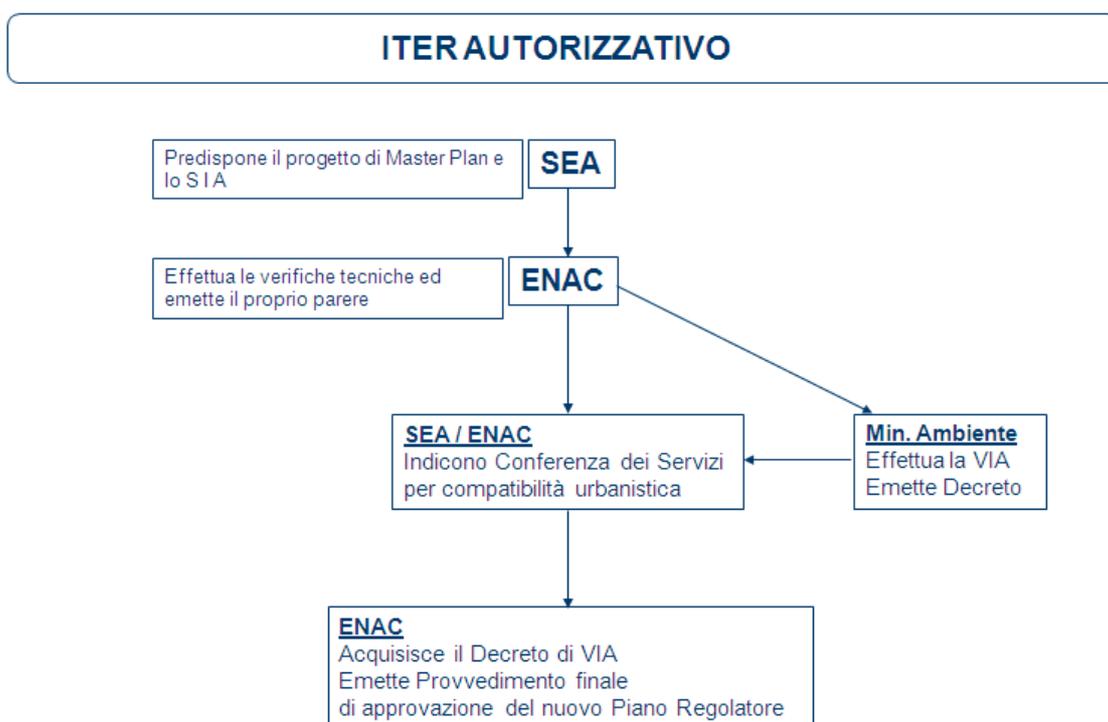
- *Ambiente idrico*: il fabbisogno verrà soddisfatto tramite prelievo dalla falda sotterranea mediante un sistema di pozzi, per la valutazione degli impatti è stato applicato un modello numerico di flusso in 3D relativo all'acquifero interessato. Il progetto non comporta quindi alcuna interferenza diretta sul reticolo idrografico superficiale e le simulazioni condotte hanno permesso di evidenziare come l'impatto prodotto dall'attuazione del Master Plan sul sistema delle acque sotterranee è da ritenersi basso, considerata la buona estensione sia aerale che verticale dell'acquifero interessato.
- *Suolo/sottosuolo*: il principale impatto riguarda la fase di cantiere, a causa degli scavi e dei movimenti di terra necessari per la realizzazione delle nuove opere. In fase di esercizio la principale interferenza potenziale è costituita dall'occupazione di suolo, che tuttavia si presenta libero da utilizzazioni e quindi non suscettibile di subire impatti dal cambiamento di destinazione d'uso.
- *Vegetazione/fauna/ecosistemi*: l'impatto più significativo è quello riguardante la sottrazione di habitat naturali; l'intervento può quindi comportare una perdita di biodiversità vegetale e una diminuzione della qualità flogistico-vegetazionale del contesto territoriale. Si sottolinea peraltro che i siti della Rete Natura 2000 presenti nelle vicinanze dell'aeroporto non sono direttamente interessati dal progetto. E' prevista la realizzazione di misure di mitigazione e di compensazione delle aree a vegetazione naturale e lo Studio, anche se non propone precise indicazioni di intervento, fornisce degli orientamenti sulle azioni che potranno essere attuate.
- *Salute pubblica*: i principali impatti sono conseguenti all'incremento delle emissioni acustiche e delle emissioni in atmosfera derivanti dalla prevista crescita del traffico aereo. La realizzazione della terza pista permetterà tuttavia una ridistribuzione del traffico in modo da poter controllare e – ove possibile – ridurre i fenomeni prodotti sul territorio.
- *Rumore*: per la valutazione di questo impatto lo Studio presenta i risultati ottenuti dalle simulazioni condotte dall'Istituto statunitense MITRE, mediante l'utilizzo del modello di simulazione INM. Tali risultati evidenziano che, nonostante l'incremento di traffico previsto nello scenario futuro, l'impatto rilevante sulle aree residenziali (>65db(A)) nelle vicinanze dell'aeroporto è contenuto a livelli simili a quelli attuali, ad eccezione della frazione di Tornavento Nuovo, per cui il progetto prevede la rilocalizzazione.
- *Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti*: il nuovo Master Plan non prevede interventi con effetti prevedibili per quanto riguarda questa componente.
- *Paesaggio*: lo Studio evidenzia che la natura e la collocazione dell'intervento non determina impatti paesaggistici significativi e che la modificazione indotta dalla realizzazione delle nuove infrastrutture non arrecherà variazioni rilevanti ai caratteri dei luoghi.

### **3. Definizione dell'iter procedurale**

L'attuale normativa richiede che un progetto di nuovo Master Plan Aeroportuale, nel quale sia prevista la realizzazione di una nuova Pista volo, con lunghezza superiore a 1500 mt., sia accompagnato da uno Studio di Impatto Ambientale da sottoporre al Ministero dell'Ambiente per le Valutazioni di competenza.

Detto studio non si limita alla verifica degli effetti derivanti dalla sola terza pista, ma simula gli effetti ambientali dello scenario di sviluppo della domanda futura di Malpensa nel quadro degli scenari d'offerta del sistema aeroportuale dell'Italia settentrionale, dell'evoluzione tecnologica degli aeromobili e delle attrezzature di controllo e in relazione all'evoluzione dell'assetto territoriale delineato negli strumenti di pianificazione locale e sovracomunale.

Il processo autorizzativo del Master Plan prende avvio dal Progetto predisposto da SEA, unitamente allo Studio d'Impatto Ambientale, che viene inviato ad ENAC per il parere tecnico e, successivamente ENAC attiva prima il Ministero dell'Ambiente per l'avvio della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale e successivamente il Ministero dei Trasporti per la Conferenza di Servizio finale, secondo il macroschema allegato.



La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale è quella definita dagli artt. da 22 a 27 del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e sue modifiche e integrazioni e, in

base alla normativa, vede coinvolti tutti gli Enti nei cui territori sono individuate ricadute derivanti dall'attività aeroportuale.

### Valutazione di Impatto Ambientale

Enti che dovranno essere attivati come da D.Lgs. 4/08:

Min. Ambiente (*Ministero Competente* )

Min. Beni Culturali + Soprintendenze competenti

Regioni Lombardia e Piemonte

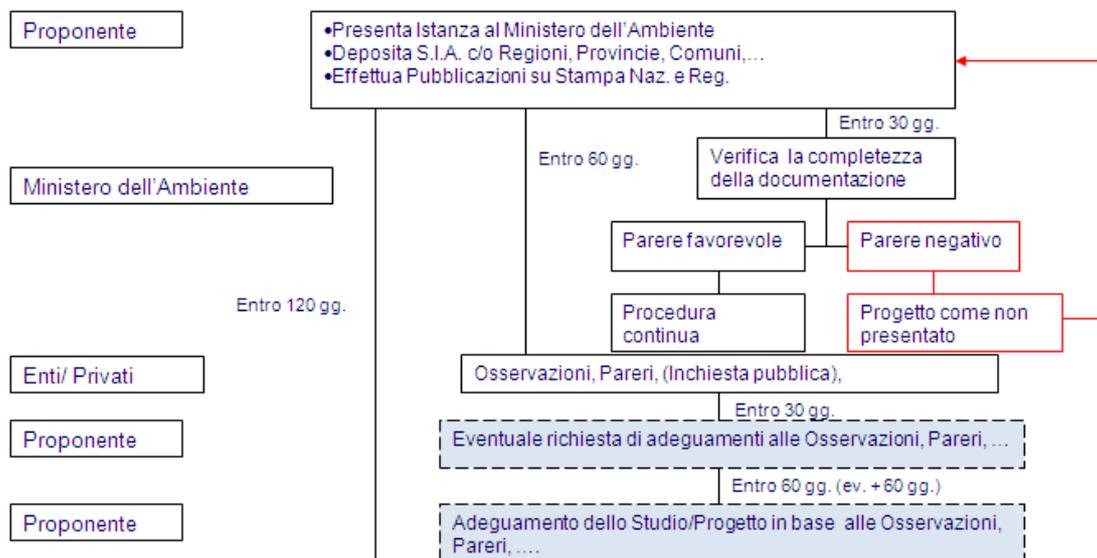
Province Varese, Milano, Novara

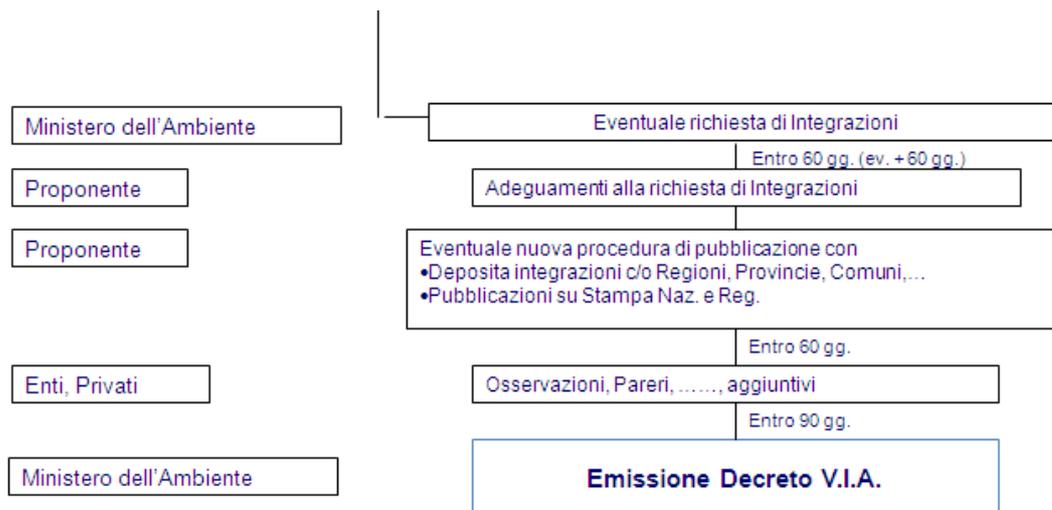
Parchi del Ticino Lombardo e Piemontese

Comuni (Arsago Seprio, Besnate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Castano Primo, Fermo, Gallarate, Golasecca, Lonate Pozzolo, Nosate, Robecchetto con Induno, Samarate, Somma Lombardo, Turbigo, Vanzaghella, Vergiate, Vizzola Ticino, Marano Ticino, Oleggio, Pombia, Varallo Pombia)

La Valutazione di Impatto Ambientale vede tra i momenti cardine della procedura il deposito di tutti gli atti presso tali Enti così da rendere più ampia possibile la partecipazione pubblica al processo decisionale ed dare a chiunque ne abbia interesse la possibilità di prendere visione della documentazione di progetto e degli studi ed eventualmente proporre le proprie osservazioni.

Lo schema di procedura è di seguito riportato.





Al termine della procedura VIA è necessario avviare una Conferenza dei Servizi ai sensi della legge 340/00 per acquisire gli ulteriori pareri, di carattere urbanistico, necessari ad ottenere il provvedimento autorizzativi finale.

In tale procedura la normativa prevede che gli Enti coinvolti sono quelli i cui territori sono direttamente interessati dalla realizzazione dell'intervento.

### Conferenza di Servizi

Enti che dovranno essere attivati come da L. 340/00:

Min. Trasporti (*Ministero Competente*)

Regione Lombardia

Provincia di Varese

Parco Lombardo della Valle del Ticino

Comuni di sedime (Somma L., Vizzola T., Ferno, Lonate P., Cardano, Samarate, Casorate S.)

Enti vari interferiti (ENAV, ANAS, A.M., FNM, ENEL, ....)

Per l'emissione del provvedimento finale dovrà essere acquisito il decreto VIA

#### **4. Conclusioni**

TZ 20.07.10/GB 23.07.10

## Allegato 1

### Disposizioni riguardanti la ripartizione di traffico tra Malpensa e Linate

La distribuzione del traffico sugli scali del sistema aeroportuale di Milano (Malpensa – Linate – Bergamo Orio al Serio) si basa su un quadro di regolamentazione sviluppatosi prevalentemente nel corso degli anni '90, che ha definito successive regole di limitazione di accesso allo scalo di Linate.

Di seguito vengono riportati in sintesi gli atti normativi che hanno determinato l'attuale assetto.

I provvedimenti di seguito illustrati sono stati definiti ai sensi del **regolamento CEE n°2408/92 del 23/7/92** art. 8 comma 1 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie.

.....

art. 8

1. Il presente regolamento non pregiudica il diritto degli Stati membri di regolamentare, senza discriminanti basate sulla nazionalità, o sull'identità del vettore aereo, la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti ad uno stesso sistema aeroportuale.

.....

Il ruolo attribuito a Malpensa dal citato DCPM del 10.04.89 di "polo del sistema nazionale" su cui si articola tutto il traffico internazionale ed intercontinentale del nord Italia, fu condiviso ed esaltato nei programmi della U.E che nel 1994, a Essen, nel Consiglio dei Primi Ministri della Comunità Europea, riconobbe a Malpensa un ruolo strategico per lo sviluppo europeo e inserì il progetto "Malpensa 2000" tra i 14 progetti prioritari del Trans European Network.

Nel 1996 – in previsione del completamento del "progetto Malpensa 2000" e della imminente apertura al pubblico della nuova area terminale – il Ministro dei Trasporti, con **D.M. 5 luglio 1996 n. 46-T**, ha definito i criteri di ripartizione del traffico tra i vari scali del sistema aeroportuale lombardo (Malpensa, Linate ed Orio al Serio).

.....

art. 1

1. *Dalla data dell'entrata in esercizio delle opere di prima urgenza del polo funzionale di Malpensa 2000, che sarà stabilita con successivo decreto, l'aeroporto di approdo e partenza per tutti i collegamenti di linea e non di linea intercontinentali, internazionali, intracomunitari, nazionali e regionali è individuato l'aeroporto di Malpensa.*

2. *I collegamenti internazionali, intracomunitari nazionali e regionali possono anche essere operati sullo scalo di Bergamo Orio al Serio.*

3. *L'aviazione generale può, altresì, utilizzare lo scalo di Linate*

.....

4. *Le compagnie aeree potranno mantenere e/o istituire voli diretti, senza scali intermedi, su Linate, solo qualora il volume annuo di passeggeri dei collegamenti relativi alla relazione globale tra Milano e l'altra città interessata sia stato, nella sua totalità, uguale o superiore a 2 milioni nel precedente anno ovvero nella media di 1.750.000 nel triennio precedente.*

.....

Il successivo **D.M. 3 ottobre 1997 n. 57-T** indicava nel 25 ottobre 1998 la data del trasferimento del traffico da Linate a Malpensa.

A seguito dei Reclami promossi contro tale decreto da alcune compagnie aeree avanti alla Commissione Europea (cui seguì la decisione n. 98/710/CE del 16.09.98), il Governo Italiano e la stessa Commissione Europea concordarono una disciplina transitoria, che venne recepita con **D.M. 9 ottobre 1998 n.101-T**: *“Misure transitorie per la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti al sistema aeroportuale di Milano con applicazione dal 25 ottobre 1998, fino alla data di completamento del collegamento ferroviario diretto tra Milano e Malpensa, con 2 frequenze orarie, e della corsia di emergenza dell'autostrada A8”.*

Questo decreto evidenzia in premessa che *“la realizzazione a Malpensa di un aeroporto hub è obiettivo dello Stato italiano, condiviso dai programmi dell'Unione Europea”* e che Malpensa, per poter esercitare la funzione assegnatale, doveva avere un adeguato volume di traffico iniziale ed avviare un processo di incremento della concentrazione delle frequenze.

Conseguentemente Linate, come altro aeroporto facente parte del medesimo sistema aeroportuale, non avrebbe dovuto porsi in competizione con Malpensa e penalizzare l'avvio del progetto. Veniva pertanto posto l'obiettivo di mantenere a Milano Linate circa 6 milioni di passeggeri su base annua sino alla data di operatività del collegamento ferroviario diretto tra Milano e Malpensa, con due frequenze ogni ora, e del completamento dei lavori di potenziamento dell'autostrada A8, con la realizzazione della corsia di emergenza.

Il D.M. 101-T asseriva inoltre che la disciplina transitoria, a cui sarebbe conseguita in modo automatico l'applicazione delle disposizioni espresse dal precedente D.M. 46-T/1996, doveva prevedere su Linate il mantenimento di un numero di collegamenti tale, da un lato, da non penalizzare l'avvio dell'hub a Malpensa e, dall'altro, da non eccedere nelle riduzioni operate sullo scalo, influenzando in modo uguale e proporzionato su tutti i vettori coinvolti.

Tenuto conto dei dati di traffico registrati a Linate, dei tipi di aerei utilizzati e della loro percentuale media di riempimento, nonché della espressa necessità di fornire a Malpensa la “massa critica” necessaria per l’avvio del servizio, il Decreto stabilì di mantenere a Linate una quota di frequenze pari al 34% di quelle effettuate nella stagione precedente, corrispondenti a circa 6 milioni di passeggeri/anno.

Di seguito si riportano le principali indicazioni contenute del decreto:

.....

art. 3

1. *A decorrere dal 25 ottobre 1998, possono continuare ad operare sull'aeroporto di Milano Linate solo i vettori comunitari, esclusivamente per collegamenti già precedentemente in essere e con aeromobili della medesima capacità, nel limite del 34% delle frequenze realmente effettuate nella precedente corrispondente stagione di traffico IATA.*
2. *Ferma restando la percentuale massima di cui al comma 1, le frequenze operabili sullo scalo di Milano Linate possono essere effettuate in modo totalmente flessibile come scelta di destinazione, nell'ambito dei collegamenti già in essere nella precedente omologa stagione di traffico.*
3. *In ogni caso, i vettori comunitari possono operare sullo scalo di Milano Linate, con un minimo di 18 frequenze settimanali, su destinazioni già operate, non oltre comunque il numero delle frequenze già effettuate nella precedente omologa stagione.*

.....

L'applicazione del D.M. 101-T era dunque limitata al periodo intercorrente tra la data di entrata in esercizio della nuova area terminale di Malpensa (25 ottobre 1998) e la data di completamento dei lavori riguardanti le infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale.

Il collegamento ferroviario diretto Milano - Malpensa è operativo dal 30 maggio 1999, mentre la corsia di emergenza dell'autostrada A8 è stata ultimata ed è entrata in esercizio nell'ottobre 1999.

Realizzate le condizioni previste dal D.M. 101-T/1998 per completare il trasferimento da Linate a Malpensa dei voli nei termini previsti dal precedente D.M.46-T/1996, il trasferimento divenne operativo il 31 ottobre 1999, con l'inizio dell'orario invernale 1999/2000.

Nel frattempo, su richiesta degli Enti Locali e del Ministero dell'Ambiente, era stata attivata la nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) riferita al più recente scenario di previsione di traffico, attuato sulla base delle varie disposizioni normative che comunque confermavano il ruolo di Malpensa. Tale VIA ebbe l'esito negativo di cui al provvedimento D.M. del Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali del 25.11.1999.

Pur in presenza di VIA negativa il Governo, con procedura prevista dell'art. 6, comma 5 della legge 349/86, emanò il **D.P.C.M. 13.12.1999** che confermò il programmato trasferimento dei voli su Malpensa entro il 15.12.1999 nonché il

relativo sviluppo aeroportuale, disponendo però contemporaneamente interventi immediati e a medio termine sulle condizioni di esercizio dell'aeroporto e azioni per la mitigazione e il controllo dell'impatto ambientale. Tali condizioni furono illustrate e concordate con il Ministero dell'Ambiente, come risulta dalla relazione del Ministro dei Trasporti e della Navigazione al Consiglio dei Ministri del 25.02.2000, con l'individuazione dello scenario denominato "scenario Trasporti-Ambiente", riconosciuto dal Ministero come rispondente alle ipotesi concordate.

*A seguito del completamento di quanto indicato all'art. 2 comma 1 del citato decreto 101 T, il quadro di regolamentazione della distribuzione del traffico (D.M. Bersani 15 T del 3/3/2000) venne ridefinito con decorrenza dal 20 aprile 2000:*

.....  
art. 2

1. *Collegamenti di linea e non di linea, intercontinentali, internazionali, intracomunitari, nazionali regionali possono essere operati sugli scali di Malpensa, di Linate e di Bergamo Orio al Serio, appartenenti al Sistema Aeroportuale di Milano, nei limiti della capacità operativa dei singoli scali ed in conformità a quanto disposto dagli articoli 3) e 4)...*

.....  
art. 4

1. *I vettori comunitari possono operare sullo scalo di Linate, collegamenti di linea point to point, mediante aeromobile del tipo Narrow Body (unico corridoio), con altri aeroporti dell'Unione Europea individuati in base ai volumi di traffico passeggeri, in arrivo o in partenza, sviluppati sul Sistema Aeroportuale di Milano, nell'anno solare 1999 e nei limiti massimi di cui alle seguenti lettere:*
  - a) *un servizio di andata e ritorno giornaliero per vettore, con l'uso di due bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri superiore a 350.000 unità e fino a 700.000 unità;*
  - b) *due servizi di andata e ritorno giornaliero per vettore, con l'uso di quattro bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri superiore a 700.000 unità e fino a 1.400.000 unità;*
  - c) *tre servizi di andata e ritorno giornaliero per vettore, con l'uso di sei bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico passeggeri superiore a 1.400.000 unità e fino a 2.800.000 unità;*
  - d) *senza alcun limite per i collegamenti con sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico superiore a 2.800.000 unità.*

2. *I vettori comunitari possono operare sullo scalo di Linate con le modalità di cui al comma 1, con un servizio di andata e ritorno giornaliero e con l'uso di due bande orarie, per sistemi aeroportuali o singoli scali ubicati nelle regioni dell' "obiettivo 1" che abbiano sviluppato nel Sistema Aeroportuale di Milano, nel corso dell'anno solare 1999, un traffico passeggeri inferiore a 350.000 unità.*

.....

Il D.M. Bersani 15 T venne successivamente integrato con D.M. 5/1/2001 (noto come **D.M. Bersani bis**), che dispone:

.....

art. 1

3. *In ogni caso i vettori comunitari possono effettuare sullo scalo di Linate, con le modalità di cui al comma 1, due servizi di andata e di ritorno giornalieri, con l'uso di quattro bande orarie, per scali "Hub" dell'Unione Europea che abbiano sviluppato, nel corso dell'anno solare 1999, un traffico passeggeri superiore a 40.000.000 di unità.*

art. 2

*L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile è incaricato di predisporre uno studio affinché il Ministro dei Trasporti e della Navigazione possa verificare, entro la fine dell'anno 2001, il funzionamento della ripartizione del traffico aereo nel Sistema Aeroportuale di Milano, tenendo conto dell'obiettivo prioritario dello sviluppo dell'hub di Malpensa.*

.....

Si ricorda infine che per gli aeroporti di Linate e di Malpensa sussistono anche delle limitazioni determinate dalla capacità ATC nel tratto terminale di Milano (Comunicazione **ENAV AV/DG/893 del 19/2/2001**) che fissano la capacità del sistema (Linate + Malpensa) in 88 mov./ora di aviazione commerciale, con la seguente ripartizione: 70 mov./ora per Malpensa e 18 mov./ora per Linate.

I valori di capacità sopra indicati vengono ribaditi anche dalla disposizione **ENAC n. 01-420/DG del 12/2/2001** e dalla nota del **Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 4621 dell' 11/4/2001**.

## Allegato 2

Nota su Decreto 13 12 1999

<b>Allegato DPCM 13 dicembre 1999</b>	<b>Azioni Svolte</b>
<b>A. <i>Interventi immediati sulle condizioni di esercizio</i></b>	
<p>a) Ottimizzazione, con l'impiego di un adeguato modello di simulazione delle rotte di decollo e atterraggio e dei criteri di impiego delle due piste dell'aeroporto, con l'obiettivo di: Minimizzare l'area di impatto complessiva (interna all'isofona <math>L_{va}</math> 60 dbA); Minimizzare la popolazione residente nella fascia delimitata dalle isofone <math>L_{va}</math> 65 – 75 dbA; Garantire che la superficie delimitata dalla isofona <math>L_{va}</math> 75 dbA resti all'interno del sedime aeroportuale;</p> <p>b) La riduzione della spinta di decollo dei motori a 1000 ft. (anziché a 1500ft.);</p> <p>c) Un controllo sui tempi di accensione dei motori ausiliari (controllo uso APU), necessari per l'utilizzazione dell'aeromobile durante la sosta;</p>	<p>a) Il modello utilizzato per le simulazioni è la versione 6.2a (6.0b) di INM si inizia ad utilizzare anche la nuova versione 7.0 (ARPA-Agenzia - Regionale per l'Ambiente prescrive l'impiego di INM nella sua versione più avanzata). La Commissione Aeroportuale è stata insediata e sono in corso i lavori. (sta lavorando sulle modalità di impiego di tale programma per definire il settaggio dei parametri di impostazione.) Mediante adeguata modellizzazione la c.d. Commissione Romagnoli ha individuato quelle SIDs e modalità operative tali da consentire la minimizzazione dell'area di impatto complessiva all'interno dell'isofona 60dB(A), la minimizzazione della popolazione residente nella fascia ricompresa tra le isofone 65-75dB(A), ed il permanere all'interno dell'area di sedime dell'isofona di 75dB(A). Attualmente sono in vigore le procedure derivanti dall'applicazione di tale modellizzazione. Nelle pubblicazioni AIP (informative e disposizioni ufficiali cui si devono attenere i vettori che utilizzano un determinato aeroporto) è presente sia il criterio di alternanza della pista utilizzata per i decolli, che le varie SID (Standard Instrumental Departure) ossia le direttrici utilizzabili immediatamente dopo il decollo, dai vettori;</p> <p>b) ENAC ha emanato la disposizione per la riduzione di spinta a 1000 ft, che rientra tra le procedure operative pubblicate su AIP.</p> <p>c) Il controllo sull'uso degli APU viene effettuato dalla DCA di Malpensa secondo le procedure pubblicate in AIP. E' pubblicata in AIP una disposizione che limita l'utilizzo dell'APU (<i>auxiliary power unit</i>), ossia il generatore ausiliario di bordo</p>

<p>d) Un uso “despecializzato” delle piste in modo da consentirne un utilizzo equilibrato;</p> <p>e) Una migliore distribuzione delle rotte di decollo;</p> <p>f) La limitazione del volo notturno secondo le nuove prescrizioni (eliminazione dei voli dalle h. 23 alle h. 6).</p>	<p>che il vettore utilizza a terra nei primi minuti dopo l’atterraggio e prima del decollo per assicurare il funzionamento degli impianti necessari per es. apertura stiva, a motori spenti;</p> <p>d) E’ attualmente in vigore la despecializzazione delle piste, con uso alternato ed utilizzo di “finestre” per le fasce orarie di maggior traffico. La gestione di tali modalità operative è di competenza ENAV sulla base di apposito NOTAM. In AIP è previsto che, a giorni alterni, ogni 8 ore, venga variata la pista utilizzata per il decollo; solo in condizioni meteo particolari (vento, nebbia), quindi in una situazione di emergency e sporadica, si torna all’utilizzo specializzato delle piste</p> <p>e) Le rotte di decollo attualmente in uso sono le migliori applicabili in attesa del termine dei lavori della Commissione Aeroportuale. (Esse prevedono la ripartizione dei decolli indicativamente in modo equo in direzione Nord/Ovest ed in direzione Nord/Est)</p> <p>f) Con riferimento ai voli notturni, si precisa che non vi sono limitazioni previste dalla normativa, anche perché l’aeroporto di Malpensa, rispetto a Fiumicino, costituisce una possibilità di uso alternativa h 24, prevista per i voli intercontinentali che per qualsiasi ragione dovessero dichiarare emergenza nello spazio aereo di competenza di Malpensa. Peraltro, i voli notturni sono soggetti ad un’apposita disciplina, introdotta con d.lgs 17.1.2005, n. 13, che ha quindi ormai travolto e “superato” il limite indicato dal dPCM del 1999.</p>
<p><b>B. Interventi immediati di mitigazione e controllo</b></p>	
<p>a) Limitazione a particolari fasce orarie e periodi settimanali del traffico degli aerei più rumorosi (i c.d. “capitoli2”) in prospettiva dell’eliminazione degli stessi;</p> <p>b) L’applicazione della spinta inversa dei motori in fase di atterraggio (c.d. “reverse</p>	<p>a) Gli aeromobili di “capitolo 2” sono stati esclusi da Malpensa ancor prima della data ultima di utilizzo prevista da ICAO.</p> <p>b) E’ vietato l’uso di “reverse thrust” sull’Aeroporto di Malpensa fatti salvi</p>

<p>thrust”) e sua utilizzazione al minimo a meno che non sia esclusivamente necessario per motivi di sicurezza;</p> <p>c) Il controllo della gestione dello spazio esistente tra il piazzale di sosta e le piste di decollo (c.d. “Apron Control”);</p> <p>d) Il controllo del rispetto delle rotte e delle procedure previste;</p> <p>e) Utilizzazione nonché estensione ed adeguamento della Rete di rilevamento esistente ai fini del monitoraggio e l’applicazione di sanzioni nel caso di mancato rispetto delle rotte e delle procedure antirumore (adeguamento definitivo entro sei mesi);</p> <p>f) Istituzione della commissione di cui all’art. 5 del decreto ministeriale 31 ottobre 1997.</p>	<p>eventuali motivi di sicurezza. La procedura è pubblicata in AIP.</p> <p>c) E’ stato sottoscritto un accordo per la gestione dell’<i>Apron Control</i> tra SEA ed ENAV (già nel 1999 – cfr. ordinanza 48/99 <i>sub</i> , che ne definisce le procedure operative) nell’ottica di ottimizzare la movimentazione a terra di velivoli e veicoli (riduzione di consumo, riduzione di <i>taxitime</i>, ossia dei tempi d’attesa per entrare in pista dal piazzale etc.).</p> <p>d) Viene effettuato il controllo delle modalità operative degli aeromobili, anche per quanto concerne rotte e procedure. Attualmente sono in vigore rotte sperimentali e Notam provvisori. Quando la Commissione Aeroportuale avrà terminato i propri lavori, sarà possibile rendere definitiva tale azione di controllo.</p> <p>e) La Rete di rilevamento del rumore di Malpensa è stata espansa da 8 a 18 (17) centraline. La comminazione di sanzioni è competenza esclusiva della DCA dietro segnalazione del Soggetto gestore di Rete. Le sanzioni potranno essere comminate a due condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• che vengano definite SIDs e Notam definitivi.</li> <li>• che la normativa espliciti quale e di che tipo debba essere la documentazione confirmatoria dell’avvenuta violazione, da trasmettersi alla DCA per la successiva comminazione di sanzioni.</li> </ul> <p>f) La Commissione Aeroportuale come anticipato al punto a) è stata insediata e sono ripresi i lavori del gruppo tecnico dopo la sospensione dovuta alla situazione creata dal de-hubbing di Alitalia</p>
<p><b><i>C. Ulteriori interventi di mitigazione e controllo</i></b></p>	
<p>Entro il mese di gennaio 2000 sarà concluso l’accordo quadro di programma previsto</p>	<p><u>Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, il Ministero dell’Ambiente, la Regione</u></p>

<p>dall'art. 43 della legge n. 144/1999 volto a definire nell'ambito di un programma generale di intervento finalizzato alla mitigazione ed alla bonifica dell'impatto sonoro, finanziato con i fondi statali e con i proventi della nuova imposta regionale sul rumore ed articolato secondo un criterio di priorità, che preveda: interventi di immediata attivazione; interventi da completare nell'arco di due anni; interventi di adeguamento della strumentazione urbanistica.</p>	<p><u>Lombardia, le Province di Milano e Varese, i Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, hanno stipulato un accordo di programma avente per oggetto “Interventi di mitigazione d'impatto ambientale e di delocalizzazione degli insediamenti residenziali ricompresi nell'ambito territoriale prioritario del Piano Territoriale d'Area Malpensa, ed in particolare, in prima istanza, siti nei territori dei comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, adiacenti al sedime aeroportuale”.</u></p> <p>L'Accordo in argomento prevede opere di insonorizzazione degli edifici pubblici e di pubblico interesse – 12 scuole dell'obbligo ed un centro di assistenza e didattica per gli handicappati e interventi di delocalizzazione di edifici privati a destinazione residenziale secondo quanto previsto dall'art. 43 della Legge 17 maggio 1999 n. 144. La Regione Lombardia ha compiutamente attuato l'Accordo secondo il cronoprogramma dello stesso per gli interventi di insonorizzazione e delocalizzazione come indicato di seguito. Tutti gli interventi di insonorizzazione sono stati eseguiti ed il miglioramento ottenuto ha permesso di ottenere un comfort acustico superiore ai minimi di legge. Inoltre sulla base dell'esito soddisfacente conseguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sono state pubblicate dalla Regione Lombardia, con la collaborazione del CNR e da ALER di Varese, le “Linee guida per l'isolamento acustico degli edifici nell'intorno degli aeroporti”, destinato a tutti gli addetti ai lavori, affinché possano trarre aiuto dall'esperienza maturata e realizzare interventi di insonorizzazione maggiormente efficaci;</li> <li>- è stato pubblicato un sussidio, di carattere divulgativo, indirizzato a tutte le famiglie residenti nei territori interessati dall'inquinamento acustico di tipo aeroportuale, come utile strumento per orientare nella scelta degli interventi di insonorizzazione della propria abitazione;</li> <li>- la Regione Lombardia, in qualità di capofila, ha redatto e presentato un progetto di</li> </ul>
--	--

	<p>carattere europeo (all'interno dell'iniziativa INTERREG IIB – Medocc) finalizzato a mettere in rete le conoscenze relative alle tecniche di insonorizzazione innovative in merito al rumore aeroportuale, sperimentate dai centri di ricerca di Grenoble, Marsiglia, Losanna, Barcellona e Milano, nonché la messa a punto di strumentazioni maggiormente efficaci nel discernere il rumore generato dalle attività aeroportuali rispetto al cosiddetto “rumore di fondo”.</p> <p>Gli edifici, acquisiti con il 1° bando ammontano a 289 unità, di cui 12 non residenziali. Con il 2° bando, le unità abitative acquisibili ammonterebbero a circa 266 unità, di cui 9 unità non residenziali.</p> <p>Tutte le unità immobiliare acquisite al patrimonio regionale, sono già state trasferite alle Amministrazioni comunali, le quali stanno acquisendo gli immobili di cui al 2° Bando direttamente dai cittadini.</p> <p>Alla data del 30 giugno 2010 le unità immobiliari già acquisite del 2° Bando, sono 157, di cui 4 non residenziali, così ripartite:</p> <p>Ferno 13  Lonate Pozzolo 85 + 2 non residenziali  Somma Lombardo 55 + 2 non residenziali</p> <p>La spesa per le acquisizioni degli immobili del 1° Bando è stata pari a 82.266.000,00 €, mentre per gli immobili già rogitati del 2° Bando il controvalore è pari a 36.391.000,00 €.</p>
<b>D. Interventi di medio termine</b>	
<p>Definizione entro il 31 gennaio 2000 di un accordo procedimentale tra le amministrazioni interessate (Ministero dei trasporti e della navigazione, Ministero dell'ambiente, Regione Lombardia, Regione Piemonte, Provincia di Varese, Provincia di Novara e S.E.A.) volto a definire idonee azioni coordinate per tutte le componenti ambientali, in particolare:</p>	<p>La Regione Lombardia ha sottoscritto 4 convenzioni con il Parco del Ticino per complessivi 1,5 milioni di euro finalizzati alle seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Monitoraggio della componente “ecosistemi” dell'intorno di Malpensa</li> <li>- Mappa della qualità dell'aria ottenuta attraverso il biomonitoraggio con licheni</li> </ul>

<p>- <i>Per quanto riguarda l'aria:</i> una campagna di monitoraggio (della durata di un anno a partire da gennaio 2000);</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valutazione della qualità dell'aria attraverso l'uso di campionatori puntiformi passivi e prima valutazione dello stato di salute degli ecosistemi forestali</li> <li>- Monitoraggio delle componenti migratorie e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale</li> <li>- Danno fogliare: monitoraggio dello stato di salute della vegetazione mediante tecniche di telerilevamento da aereo e successiva fotointerpretazione</li> <li>- Analisi dello stato di salute degli animali domestici</li> <li>- Monitoraggio delle componenti faunistiche dell'intorno aeroportuale</li> <li>- Monitoraggio della componente "ecosistemi" dell'intorno di Malpensa</li> <li>- Aggiornamento mappa della qualità dell'aria</li> <li>- Valutazione della qualità dell'aria attraverso l'uso di campionatori puntiformi passivi e prima valutazione dello stato di salute degli ecosistemi forestali</li> <li>- Monitoraggio delle componenti migratorie e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale</li> <li>- Monitoraggio delle componenti migratorie e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale</li> <li>- Valutazione della qualità dell'aria, delle acque e dello stato di salute degli ecosistemi forestali</li> <li>- Monitoraggio delle componenti faunistiche migratorie e stanziali e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale</li> <li>- Analisi ed elaborazione di progetti di valorizzazione degli elementi di fruizione sociale dell'area di Malpensa (riserve naturali, aree forestali, monumenti naturali, piste ciclabili, etc.)</li> <li>- Proseguimento dell'analisi dello stato di salute degli animali domestici</li> <li>- Approfondimento del monitoraggio delle componenti faunistiche e floristiche potenzialmente pericolose e dannose dell'intorno aeroportuale</li> <li>- Monitoraggio, progettazione e sperimentazione, ivi comprese le tecnologie</li> </ul>
---	---

<p>- <i>Per quanto riguarda l'acqua:</i> un aggiornamento del piano aeroportuale delle acque (della durata di sei mesi, gennaio -- giugno 2000), la realizzazione di una rete di pozzi di controllo (durata dell'intervento: 1 anno) ed il monitoraggio sulla qualità delle acque;</p> <p>-</p> <p>- <i>Per quanto riguarda la salute pubblica:</i> una indagine epidemiologica;</p> <p>-</p> <p>- <i>Per quanto riguarda il verde:</i> la realizzazione di una fascia forestale di protezione (durata: 3 anni gennaio 2000/dicembre 2003) e il monitoraggio del danno forestale (durata: otto mesi aprile/dicembre 2000).</p>	<p>di telerilevamento, sulla componente forestale dell'intorno di Malpensa ai fini della tutela e della valorizzazione del patrimonio boschivo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Monitoraggio, della componente "ecosistemi"</li> <li>- Studio e valutazione delle tecniche di riduzione dell'inquinamento luminoso prodotto dall'aeroporto di Malpensa e prosecuzione del monitoraggio delle componenti faunistiche del Parco</li> <li>- Interventi di valorizzazione e di riqualificazione ambientale e forestale ai fini della deframmentazione ecologica dell'area di Malpensa</li> </ul> <p>Inoltre:</p> <p>- <i>Per quanto riguarda l'acqua:</i> SEA ha aggiornato il piano aeroportuale delle acque ed effettua monitoraggi costanti sulla qualità delle acque; i risultati hanno dimostrato il rispetto dei limiti di legge.</p> <p>- <i>Per quanto riguarda la salute pubblica:</i> l'ASL di Varese ha effettuato un'indagine epidemiologica; dai dati rilevati si è verificato che l'attività di Malpensa non ha prodotto situazioni critiche.</p> <p>- <i>Per quanto riguarda il verde:</i> l'ARPA Varese, la Provincia di Varese ed il Parco del Ticino hanno effettuato 2 campagne di monitoraggio per lo studio degli inquinanti aerodispersi sulla vegetazione (la prima nel 1995 e la seconda dopo l'apertura di Malpensa); i risultati del secondo studio non hanno evidenziato criticità derivanti dall'avvio delle attività di Malpensa. SEA ha realizzato e completato, con l'Azienda Regionale delle Foreste (Regione Lombardia), il Piano del Verde all'interno del sedime aeroportuale, realizzando interventi di piantumazione e realizzazione di colline antirumore inerite a protezione dei nuclei abitati limitrofi l'aeroporto.</p>
--	--

<p>Nell'ambito di tale accordo saranno altresì definite le modalità di controllo e vigilanza sulle azioni anzi illustrate comprese quelle di cui ai punti A, B e C, nonché l'istituzione di</p>	<p>Tali interventi hanno portato alla messa a dimora di oltre 56.000 alberi.</p> <p>Attualmente collabora con la stessa Azienda Regionale delle Foreste per la manutenzione degli interventi di mitigazione ambientale e riqualificazione paesaggistica realizzati nell'Aeroporto di Malpensa in attuazione di tale Piano del Verde.</p> <p>La Regione Lombardia ha affidato, nel 2001, all'Azienda Regionale delle Foreste (ora ERSAF) un incarico per la redazione di un piano operativo finalizzato alla riqualificazione delle aree agroforestali adiacenti all'aeroporto. Sulla base di tale piano è stato individuato un progetto pilota da realizzare in attuazione del Piano del Verde previsto dal Piano d'Area Malpensa.</p> <p>Il costo complessivo di realizzazione dell'intervento è pari a complessivi <b>Euro 400.000,00</b>.</p> <p>L'intervento è finalizzato al recupero e miglioramento di circa 60 ettari di bosco in fregio alla s.s. 336 adiacenti all'abitato di Cardano al Campo.</p> <p>Oltre a tali lavori, si prevede la realizzazione e la sistemazione di circa 10.000 metri di piste e sentieri in terra battuta.</p> <p>I lavori saranno completati da opere di segnaletica ed informazione, oltre ad attività divulgative e formative.</p> <p>Nello specifico le attività riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interventi di recupero forestale per un totale di 60 ettari;</li> <li>- Sistemazione di siepi e filari per un totale di 10.000 metri;</li> <li>- Manutenzione piste e sentieri per un totale di 10.000 metri;</li> <li>- Animazione presso aziende agricole;</li> <li>- Segnaletica e informazione;</li> <li>- Progettazione esecutiva, direzione lavori e organizzazione</li> </ul> <p>In attesa di eventuale ricostituzione di un Osservatorio Ambientale Permanente tra le Amministrazioni interessate.</p>
---	---

<p>un osservatorio ambientale permanente cui demandare il compito di effettuare tali attività, nonché di provvedere alla:</p> <p>Ricognizione degli aeromobili appartenenti al capitolo 3, secondo un criterio di performance acustica, sulla base del quale definire nell'immediato limiti specifici da rispettare durante le operazioni di decollo e, nel prossimo futuro, ulteriori misure di selezione del traffico;</p> <p>Definizione in corrispondenza di ogni sensore installato nell'ambito della rete di monitoraggio di limiti massimi (espressi come LAFmax) calibrati sulle migliori performance acustiche ottenibili in relazione alle procedure di decollo seguite ed articolati in relazione alla classificazione di cui al punto precedente;</p> <p>Verifica della possibilità di spostamento di voli charter o altri voli da Malpensa a Linate o ad altri aeroporti;</p> <p>Verifica dell'effettivo avvio delle attività del programma di cui al precedente punto C.</p>	<p>Tutto il contesto vede uno scenario profondamente mutato per effetto del de-hubbing Alitalia.</p>
--	--



**Regione Lombardia**  
Infrastrutture e Mobilità

**TAVOLO TECNICO**  
**RELATIVO ALL'AEROPORTO DI MALPENSA**

**NOTA DI APPROFONDIMENTO DI REGIONE LOMBARDIA**

**28 luglio 2010**

# INDICE

---

## PREMESSA

### **1. La programmazione regionale (PRS e DPFR)**

### **2. Strumenti di programmazione territoriale regionale**

#### **2.1 Piano d'Area Malpensa (approvato 1999)**

contenuti e stato di attuazione

#### **2.2 Accordo di Programma Quadro delocalizzazione ed insonorizzazione**

contenuti e stato di attuazione

tavole illustrative dello stato di acquisizione: Ferno, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo

#### **2.3 Piano Territoriale Regionale**

contenuti valenza di piano paesaggistico, Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Incidenza

#### **2.4 Piano Territoriale d'Area Malpensa Quadrante Ovest**

contenuti ed iter di approvazione

Allegati estratti Documento di Piano (PTR)

- par.2.2.1 Sistema Territoriale Metropolitano
- par.3.4 Piani Territoriali Regionali d'Area

### **3. Programmazione degli interventi di accessibilità terrestre**

#### **3.1 Atti di programmazione infrastrutturale per Malpensa**

#### **3.2 Quadro dello stato di attuazione**

#### **3.3 Quadro di sintesi delle risorse regionali per la realizzazione di opere infrastrutturali**

### **4. Determinazioni del Consiglio regionale**

#### **4.1 Ordini del Giorno approvati**

### **5. Conclusioni**

## PREMESSA

### AZIONI PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI MALPENSA REALIZZATE DAL 1999 AD OGGI

La questione dell'ampliamento dell'aeroporto di Milano Malpensa è nata nei primi anni '80, quando lo scalo era già da molti anni operativo per il traffico aereo intercontinentale e charter.

Il problema scaturiva dall'imminente saturazione dell'aeroporto milanese di Linate che imponeva di avviare, con urgenza, un programma di adeguamento dello scalo di Malpensa per trasferirvi il traffico internazionale che gravava sull'aeroporto di Linate, lasciando su quest'ultimo scalo solo quello derivante dai collegamenti nazionali.

Per raggiungere tale scopo venne redatto, da parte di SEA S.p.a., il Piano Regolatore Generale dell'aeroporto di Malpensa, denominato "Malpensa 2000" sul quale, il Consiglio Regionale, sentiti gli Enti territorialmente interessati, con deliberazione n. IV/274 del 3 giugno 1986, espresse il proprio parere favorevole.

Su tale piano, pur in assenza di specifica normativa italiana in materia di Impatto Ambientale, venne redatto uno studio di Impatto Ambientale sulla base della direttiva 85/337 e delle raccomandazioni ICAO "Land Use and Environmental Control" Doc 9184 part. 2.

Lo Studio venne esaminato da una équipe di esperti nominati dalla Regione Lombardia ed il documento prodotto dal Nucleo di Valutazione di Impatto ambientale, contenente le conclusioni riguardanti: le misure di mitigazione, le misure di compensazione, il sistema di monitoraggio sull'ambiente e sull'inquinamento acustico, venne fatto proprio dalla Giunta regionale della Lombardia con Deliberazione n. IV/35081 del 26/7/1988.

Il P.R.G. "Malpensa 2000" fu approvato dal Ministero dei Trasporti con D.M. 903 del 13.2.1987 (per gli aspetti trasportistici) e dal Ministero dei Lavori Pubblici con D.M. 1299 del 14.4.1993 (per gli aspetti di compatibilità urbanistica con il territorio circostante) prevedendo la costruzione di un'aerostazione passeggeri costituita da un corpo centrale collegato a cinque "satelliti" oltre alla continuazione dell'attività passeggeri sulla esistente aerostazione di Malpensa Nord opportunamente ristrutturata.

Il DM n. 1299 del 14.4.1993 del Ministero dei Lavori Pubblici costituì tra l'altro l'atto conclusivo di approvazione del Piano Regolatore Aeroportuale, constatando l'avvenuta Intesa ai sensi del DPR 616/1977.

La Comunità Europea fin dal dicembre 1993 inserì il progetto Malpensa 2000 nella lista di progetti prioritari per la creazione di una rete transeuropea, così recependo le previsioni di sviluppo dello scalo già assunte dal Governo italiano, che nel 1985 stanziò, con legge 449 del 22 agosto 1985, 1.115 miliardi di lire per l'ampliamento e la modernizzazione delle infrastrutture dell'aeroporto, considerandone le potenzialità di sviluppo quale hub al servizio del bacino di traffico del Nord Italia.

Gli approfondimenti condotti dal Gruppo tecnico incaricato - Christophersen Group- attraverso una serie di gruppi di lavoro e tavole rotonde, ha consultato rappresentanti del Governo Italiano, della Commissione europea – Direzione generale VII, Alitalia ed IBAR (Italian Board Airline Representatives) portarono alla risoluzione della Tavola Rotonda n. 1 "Demand and supply" del 16 giugno 1994, in cui si affermò tra l'altro che:

1. l'aeroporto intercontinentale di Malpensa possedeva una infrastruttura primaria (sistema delle piste) che lo rendeva l'unico nel sistema aeroportuale di Milano in grado di giocare il ruolo di hub intercontinentale, a servizio del bacino di traffico del Nord Italia;
2. la localizzazione dell'aeroporto di Malpensa era del tutto conforme alle priorità indicate del Transeuropean Transport Network, quale hub per l'interconnessione intermodale; dal suo potenziamento si attendeva, nel breve/medio termine, l'unica reale risposta alla crescente domanda di traffico del bacino di utenza del Nord Italia, area limitata dalle configurazioni geografiche naturali;
3. i limiti e gli ostacoli infrastrutturali ed ambientali rendevano l'aeroporto di Linate, con una pista sola, inadeguato a far fronte ad un pur fisiologico aumento della domanda di trasporto aereo nel medio termine o a permettere l'accesso di nuovi vettori in modo sufficiente a realizzare il potenziale del bacino di traffico di Milano/Italia del Nord;
4. l'aeroporto di Linate avrebbe dovuto continuare a mantenere la propria attività dato che sarebbe stato irrazionale rinunciare ad una capacità esistente per il trasporto aereo;
5. sarebbe stato necessario concedere ai vettori aerei comunitari un tempo sufficiente per adattarsi alle nuove previsioni regolamentari relative al trasferimento del traffico a Malpensa.

Il Consiglio Europeo approvò il progetto Malpensa nella riunione di Essen nel dicembre 1994, all'interno di un sistema infrastrutturale che comprendeva 14 progetti, tra cui anche il Corridoio V (Lisbona-Kiev), asse di collegamento est-ovest fondamentale per la Comunità Europea perchè coinvolge nella sua interezza 20 regioni europee, appartenenti a 4 Stati, abitate nell'insieme da oltre il 20% della popolazione dell'Unione; il Corridoio V costituisce anche la struttura portante dell'intero sistema aeroportuale del Nord Italia, collegandone la maggior parte degli scali.

Inoltre, nel 2004 con l'aggiornamento delle priorità individuate (divenute 30) nel programma Transeuropean Transport Network è stato inserito il "Corridoio dei Due Mari" (collegamento dei porti liguri ai porti del Nord Europa – Rotterdam), un altro asse di importanza strategica, collocato in prossimità dell'aeroporto.

Nel 2004 peraltro Malpensa, unico scalo aeroportuale inserito nella lista dei 14 progetti originari, risultò essere uno dei tre già completati.

La fase realizzativa, durata dal 1990 al 2001, comportò **un investimento totale di 1,344 miliardi di euro**, di cui 340 milioni di contributo europeo (circa 30 milioni di finanziamenti diretti e 310 di finanziamenti a tassi agevolati) e 440 milioni di contributo diretto del Governo italiano.

*Il contributo europeo fu concesso dalla Banca Europea Investimenti, in attuazione del programma comunitario, anche in considerazione della localizzazione dello scalo che:*

- in virtù della propria posizione "al di fuori di aree densamente popolate", avrebbe garantito una redistribuzione del traffico aereo con un conseguente impatto positivo sull'ambiente e la salute pubblica;
- con la piena operatività di scalo hub avrebbe apportato enormi benefici economici, in termini di creazione di posti di lavoro e di reddito (in un'area che aveva subito gli effetti del declino industriale), che si sarebbero potuti estendere ben al di là della Regione;
- avrebbe fornito benefici diretti alle operazioni internazionali ed intercontinentali di tutte le compagnie aeree operanti nell'area.

***Al fine di porre le condizioni infrastrutturali per la realizzazione dell'aerostazione secondo le nuove linee di sviluppo delineate, la Regione Lombardia ha avviato le azioni qui di seguito indicate:***

- il 3 marzo 1999 sottoscrizione tra il Governo e la Regione Lombardia di una **Intesa Istituzionale di Programma**, in attuazione dell'art. 2, comma 203 della legge 23 dicembre 1996 n. 662, che, in materia di trasporti, prevedeva l'avvio di una serie di Accordi di Programma Quadro con l'obiettivo di razionalizzare e riorganizzare la rete della mobilità viaggiatori e merci in Lombardia;
- il 12 aprile 1999 approvazione della legge regionale n. 10 **"Piano territoriale d'area Malpensa. Norme speciali per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000"**;
- come prima attuazione dell'Intesa, il 1° settembre 1999 sottoscrizione dell'**Accordo di Programma Quadro per la "Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000"**;
- nell'ottobre 1999 sottoscrizione da parte di Regione Lombardia, Canton Ticino e Ferrovie dello Stato di una **"Dichiarazione d'intesa concernente la realizzazione di un collegamento ferroviario Lugano – Mendrisio – Varese - aeroporto di Malpensa"**, quale intervento complementare del progetto **AlpTransit**;
- il 2 novembre 1999 sottoscrizione della convenzione italo-svizzera con cui si è posto tra i principali obiettivi la velocizzazione e l'aumento della capacità di trasporto degli itinerari di collegamento del Sempione e del Gottardo verso Milano;
- il 13 febbraio 2001 sottoscrizione del **"Protocollo d'intesa per la definizione degli interventi a completamento e adeguamento del sistema dei trasporti su ferro per l'area della Brianza"**, con il quale gli Enti territoriali coinvolti, Ferrovie dello Stato, Ferrovie Nord Milano Esercizio e Ministero dei Trasporti e della Navigazione hanno previsto interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie riguardanti principalmente la Gronda Nord (tratta FN Saronno-Seregno e tratta FS Seregno-Bergamo) e le relazioni Milano-Monza-Seregno, Milano-Lecco e Milano-Asso;
- il 4 luglio 2002 sottoscrizione da Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. del **"Protocollo d'intesa per la definizione degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione nella rete europea"**, che definisce il quadro strategico per gli interventi sulla rete ferroviaria con riferimento ai temi dell'Alta Capacità e del trasporto a lunga percorrenza, dello sviluppo del trasporto merci e della logistica, del Servizio Ferroviario Regionale, del nodo ferroviario di Milano e dell'accessibilità al sistema aeroportuale;
- il 12 novembre 2002 sottoscrizione di un **Accordo di Programma Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Lombardia**, stipulato ai sensi dell'art. 4 del Decreto Legislativo n. 281 del 28 agosto 1997 per dare attuazione all'art. 15 del Decreto Legislativo n. 422 del 19 novembre 1997, in materia di investimenti nel settore dei trasporti;
- il 3 giugno 2003 sottoscrizione da ANAS e Provincia di Varese **l'Accordo di Programma Quadro "Riqualificazione e potenziamento della viabilità di valico e dei principali collegamenti viabilistici della Provincia di Varese"**, con conseguente convenzione siglata il 31 marzo 2004;
- il 26 marzo 2007 sottoscrizione del **Protocollo di intesa tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Provincia di Varese, Rete Ferroviaria Italiana e ANAS** finalizzato ad individuare uno scenario infrastrutturale complessivo dell'ambito territoriale interessato dallo scalo varesino, definendo nel dettaglio le opere necessarie a garantire l'accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto internazionale di Malpensa ed il potenziamento della viabilità di adduzione in provincia di Varese;

Peraltro lo Stato ha fatto propri alcuni interventi previsti nell'Accordo di Programma Quadro Malpensa 2000 ricomprendendoli nel primo **Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE**, con delibera 21 Dicembre 2001, n. 121, ai sensi dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001 n. 443 (**c.d. Legge Obiettivo**), nonché nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Presidente della Regione Lombardia in data 11 aprile 2003;

*Inoltre, al fine di porre le condizioni territoriali ed ambientali per la realizzazione dell'aerostazione secondo le nuove linee di sviluppo delineate, la Regione Lombardia ha avviato le azioni qui di seguito indicate:*

- approvazione del **"Piano territoriale d'area Malpensa. Norme speciali per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000"** con legge regionale 12 aprile 1999, n. 10, nonché successiva attuazione di alcuni interventi attraverso la promozione/adesione ad Accordi di Programma (risanamento e salvaguardia idraulica del bacino dei torrenti Arno, Rile e Tenore, realizzazione del polo fieristico di Busto Arsizio, approvazione del Piano Integrato di Intervento per la realizzazione dell'intervento denominato **"Cava Maggia"**
- il 31 marzo 2000 sottoscrizione tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Ministero dell'Ambiente, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Provincia di Varese, Comune di Somma Lombardo, Comune di Lonate Pozzolo, Comune di Ferno, Finlombarda S.p.A. e A.L.E.R. della Provincia di Varese **dell'Accordo di Programma Quadro in materia di trasporti - Aeroporto Intercontinentale di Malpensa 2000 "Interventi di mitigazione d'impatto ambientale e di delocalizzazione degli insediamenti residenziali ricompresi nell'ambito territoriale prioritario del Piano d'Area di Malpensa**, ed in particolare, in prima istanza, siti nel territorio dei Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, adiacenti al sedime aeroportuale";
- nel 2002 accensione di un mutuo per l'acquisizione a patrimonio regionale degli immobili dei cittadini che hanno scelto di essere delocalizzati, nonché loro acquisizione ed insonorizzazione di edifici pubblici;
- approvazione e finanziamento da parte del Ministero del Tesoro nel 2001 del **Patto Territoriale OGMA Malpensa, Sempione, Valle Olona, Medio Verbano**, finalizzato alla realizzazione di 54 interventi complessivi per lo sviluppo del territorio;
- sottoscrizione nel dicembre 2005 del Protocollo di Intesa tra Regione Lombardia, Provincia di Varese, Parco lombardo della Valle del Ticino riguardante la cooperazione per l'attuazione del **"Progetto Pilota complessità territoriali- asse tematico 3: intercettazione delle opportunità offerte dall'asse infrastrutturale nuova fiera di Milano aeroporto di Malpensa"**, promosso e finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
- partecipazione in qualità di capofila al **progetto TERIA (Territorial Insert of Airports)**, realizzati negli anni 2004-2006 e finanziato dalla Comunità Europea nell'ambito del **Programma Comunitario Interreg IIB MEDOCC**, che ha visto coinvolti partners spagnoli, francesi e svizzeri, finalizzato alla sperimentazione di nuove tecniche di misurazione e monitoraggio del rumore aeroportuale, nonché il miglioramento delle tecniche di isolamento sonoro e la sperimentazione di sistemi innovativi;
- sottoscrizione di **otto convenzioni** dal 1999 ad oggi tra Regione Lombardia e Parco lombardo della Valle del Ticino finalizzate alla **realizzazione di attività di ricerca, monitoraggio, progettazione e azioni di compensazione ambientale ricadenti nel territorio del Parco**;
- sottoscrizione il 23 ottobre 2000 tra il Ministero dei Lavori Pubblici, Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comune di Varese e SOGEIVA spa del Protocollo d'Intesa del PRUSST denominato: **"Prusst**

**della Provincia di Varese, dalla concertazione: l'integrazione del Patto Territoriale e del Piano d'Area Malpensa 2000 e la coesione delle identità locali"**

## 1. PROGRAMMAZIONE REGIONALE

Ormai da un decennio Regione Lombardia ha posto lo sviluppo del sistema aeroportuale ed in particolare di Malpensa e della sua accessibilità al centro della propria azione di governo.

In particolare:

- ✓ Nel PRS VII Legislatura approvato con DCR del 10 ottobre 2000, si sottolinea nell'analisi di contesto:  
*“Lo sviluppo del Sistema aeroportuale lombardo dovrà in primo luogo consentire di incrementare l'accessibilità intercontinentale della nostra Regione e quindi di recuperare quella quota significativa del mercato primario del nord Italia (economicamente quantificabile in 2.500 Mld di lire/anno) che attualmente fa ancora riferimento ad altri hub europei. E' altresì fondamentale dare adeguata risposta al costante aumento della domanda nel mercato del trasporto aereo che, fra tutte le modalità di mobilità, sarà quella che nei prossimi anni vedrà il maggiore incremento, cercando di indirizzare le evoluzioni del settore in un'ottica di integrazione con il territorio (urbanistica-ambiente - salute - economia - trasporti ). Risulta quindi fondamentale per la Regione dotarsi di una programmazione relativa, non solo alle opere per l'accessibilità terrestre agli scali aeroportuali, ma anche finalizzata a precisare il ruolo che questi esercitano nell'ambito territoriale lombardo, perseguendo l'obiettivo di costituire un Sistema aeroportuale efficiente e competitivo, in grado di servire adeguatamente la Lombardia e di sviluppare le sinergie con i sistemi socio-economici e produttivi di riferimento.”*

Tra le linee strategiche dell'azione regionale si afferma di voler :

- “sviluppare e fare riconoscere dal Governo italiano e dall'Unione europea il Sistema aeroportuale lombardo, da intendersi come ampliamento dell'attuale sistema aeroportuale milanese (Regolamento CEE n. 2048/92) - costituito dagli aeroporti di Linate, Malpensa e Orio al Serio - con l'inserimento dell'aeroporto di Brescia Montichiari.
- prefigurare uno scenario che vede Malpensa 2000 come HUB intercontinentale, Milano – Linate come city Airport, Orio al Serio come scalo di livello europeo e con funzione di hub cargo specializzato soprattutto courier e Montichiari che, anche a seguito delle sue favorevoli condizioni territoriali e ambientali, potrebbe assorbire una rilevante quota del costante incremento della domanda di trasporto aereo (6-7% all'anno) prevista per il prossimo decennio.
- creare e sviluppare il sistema aeroportuale regionale attraverso l'assegnazione a ciascun aeroporto, attraverso la programmazione di adeguate azioni di sviluppo, di un proprio ruolo che ne consenta il posizionamento su un mercato, che a beneficio di tutto il sistema, non dovrà risultare concorrenziale con il proprio hub, in una logica di complementarietà e di supporto reciproco fra i diversi scali, nell'intento di costituire un sistema aeroportuale efficiente e competitivo, in grado di servire adeguatamente non solo Milano ma anche l'intera Regione.  
Il sistema avrà come perno l'HUB di Malpensa ma dovrà al contempo essere strutturato per consentire nel medio-lungo periodo lo sviluppo di un secondo scalo di primaria importanza che per le favorevoli condizioni territoriali ed ambientali risulta attualmente individuabile nell'aeroporto di Montichiari.

✓ Il Programma di Sviluppo della VIII Legislatura approvato con DCR del 26 ottobre 2005 sottolinea che:

- L'accessibilità aerea rappresenta, nel mondo globalizzato, la chiave di volta del sistema economico, in particolare per quelle regioni, come la Lombardia, con produzioni e consumi ad alta tecnologia e valore aggiunto che richiedono scambi efficienti con i mercati mondiali. Ciò presuppone l'esistenza di collegamenti aerei a lungo, medio e breve raggio efficaci ed a costi competitivi. Tutte le previsioni di sviluppo del trasporto aereo mondiale evidenziano tassi di crescita annui elevati (oltre il 5% in media) che prefigurano un raddoppio complessivo del traffico aereo entro 15 anni. In questo scenario di sviluppo, dopo le recenti migliorie tecnologiche introdotte con il "cielo unico europeo" che permetteranno di gestire agevolmente l'incremento del traffico aereo, l'elemento critico sarà rappresentato proprio dall'efficienza degli scali aeroportuali.
- Per lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo le linee di azione saranno incentrate sul potenziamento e specializzazione del sistema incentrato sull'hub di Malpensa (voli intercontinentali, nazionali in coincidenza e cargo) e sugli scali di Linate (city airport di Milano), Orio al Serio (collegamenti low cost nazionali ed internazionali e courier) e Montichiari (collegamenti regionali, voli charter e cargo lungo raggio).
- Il potenziamento di un aeroporto richiede soprattutto il miglioramento delle sue capacità di interscambio attraverso la valorizzazione dei collegamenti con le aree urbane, sia ferroviari (SFR e AV) che automobilistici pubblici (taxi e bus) e privati;  
Sul fronte dei collegamenti terrestri la legislatura che si avvia impone di completare il processo di realizzazione delle numerose e importanti infrastrutture che sono state programmate, pianificate e finanziate, incentrate sui trafori autostradali, ferroviari e sui corridoi TEN europei. Nei prossimi anni la Lombardia potrà infatti avvalersi di una rete ferroviaria completamente nuova impostata sulla base delle seguenti azioni:
  - completamento delle nuove linee del Sistema Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna e Milano-Novara-Torino e cantierizzazione della Milano-Verona;
  - avvio dei lavori relativi ai collegamenti transfrontalieri con il nord Europa sulle direttrici del Gottardo (quadruplicamento Chiasso-Milano) e del Sempione (corridoio Genova-Rotterdam) e dei lavori relativi ai collegamenti per l'accessibilità all'aeroporto internazionale di Malpensa, unitamente alla nuova linea ferroviaria Arcisate-Stabio;
  - completamento dei progetti, avvio e avanzamento dei lavori per la realizzazione delle gronde ferroviarie merci (gronda est Seregno-Bergamo, riqualificazione dell'itinerario di Gronda nord da Seregno a Novara con il raddoppio selettivo e l'elettrificazione della Saronno-Seregno e il raddoppio della linea da Busto Arsizio a Turbigo).

✓ Il Programma regionale di Sviluppo per la Legislatura in corso approvato il 30 giugno 2010 dalla Giunta Regionale ed inviato al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva si articola, per quanto riguarda le infrastrutture, in due Piani operativi di cui uno finalizzato alla realizzazione delle infrastrutture per lo sviluppo. In tale Piano operativo si riconferma lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo ed in particolare di Malpensa ed il potenziamento dell'accessibilità allo scalo.

## 2. STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE REGIONALE

### 2.1 PIANO D'AREA MALPENSA APPROVATO 1999

#### contenuti e stato di attuazione

Le previsioni del Piano Territoriale d'Area, approvato con legge regionale del 12 aprile 1999 n. 10, non hanno subito modifiche dalla sua approvazione.

In particolare gli interventi di cui all'Allegato A - Tabella A1 mantengono la propria efficacia fino all'approvazione di un nuovo Piano territoriale regionale d'Area, e comunque non oltre il 12 aprile 2011 (legge regionale 5/2009), mentre gli interventi di cui all'Allegato A - Tabella A2 possono essere realizzati anche oltre la scadenza del termine 12 aprile 2009 qualora sia intervenuta l'approvazione, con le procedure di cui alla legge regionale 10/1999 dei relativi progetti o programmi di attuazione.

Per quanto attiene l'attuazione degli interventi previsti dalle tabelle A1 e A2 allegata alla L.R. 10/1999, si rimanda alle specifiche contenute nelle tabelle seguenti:

#### ALLEGATO A -tabella A1 opere riguardanti l'accessibilità

opera	realizzata	in fase di realizzazione	non realizzata
Raccordo autostradale Malpensa – A4	X		
Variante alla SS 33 Rho-Gallarate			X
Nuova SS 341 da Gallarate (SS 336) a Vanzaghello (intersezione con RA Malpensa A4)			X
Bretella autostradale di Gallarate, di collegamento tra l'autostrada A8 e la SS 336			X
Tangenziale Nord di Somma Lombardo.....			X
Da Besnate (A8 – A26) a Malpensa (SS 336 svincolo di Case Nuove)			X
Variante SP 40 (Comuni di Lonate P. e Ferno)...			X
Variante alla SP 28 (comune di Samarate)	X		
Tangenziale ovest di Gallarate da Besnate (A8 – A26) a Cardano al Campo (svincolo SS 336)			X
SP 19 da Legnano a Gorla Minore	X		

Potenziamento polo stazione Ferno-Lonate P.			X
---	--	--	---

**Allegato A- tabella A1 opere di carattere ambientale**

opera	realizzata	parzialmente realizzato	non realizzata
salvaguardia idraulica del bacino dei torrenti Arno, Rile e Tenore e risanamento delle aree di spagliamento del torrente Arno		x	
interventi di mitigazione e compensazione ambientale per opere infrastrutturali quali: IV lotto SS 336, interventi di riforestazione su aree di proprietà pubblica, su aree di proprietà SEA e lungo il torrente Arno da parte di società pubbliche e private. Nel dettaglio:		x	
▪ acquisizione aree e manutenzione forestale nella zona di Palude Pollini (Arsago Seprio)			x
▪ acquisizione aree e manutenzione forestale nella Pineta del Vigano (Somma Lombardo)		x	
▪ acquisizione aree e manutenzione forestale nell'ansa di Castelnuovate (Vizzola Ticino)		x	
▪ riqualificazione ambientale e forestale della Valle dell'Arno e della Costa di Malpensa (Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate, Ferno, Lonate Pozzolo)		x	
▪ acquisizione aree e riorestazione nelle località Cascina Maggia e Turbigaccio (Lonate Pozzolo)			x
Piano verde SEA		x	

**Allegato A - tabella A2 interventi prioritari di individuazione preliminare**

opera	realizzata	in fase di realizzazione	non realizzata
Polo urbano integrato di Busto Arsizio		x	
Polo fieristico di Busto Arsizio	x		
Business Park di Gallarate			x
Polo museale Stabilimenti Caproni	x		
Trade Center di Vizzola Ticino		x	
Zona industriale di Somma Lombardo	x		

Cava Maggia di Lonate Pozzolo		x	
Cava Malpensa a Somma Lombardo e Casorate Sempione			x

Per quanto riguarda le compensazioni ambientali la regione Lombardia ha realizzato le seguenti iniziative.

La Direzione Generale Territorio e Urbanistica, nel corso degli undici anni dall'entrata in vigore della L.R. 10/1999, ha finanziato la realizzazione – da parte del Parco del Ticino attraverso una serie di convenzioni per complessivi 1,5 milioni – di studi e monitoraggi ambientali nonché interventi di mitigazione e compensazione ambientale soprattutto negli ambiti di delocalizzazione, interessanti principalmente i comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo.

Gli studi e i monitoraggi hanno riguardato componenti biotiche ed abiotiche del Parco del Ticino in conseguenza dell'apertura dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa 2000, ciò ha permesso un controllo continuo degli indicatori ambientali per un periodo di dieci anni e la loro evoluzione nel tempo.

In dettaglio sono state realizzate le seguenti attività:

- Monitoraggio della componente "ecosistemi" dell'intorno di Malpensa
- Mappa della qualità dell'aria ottenuta attraverso il biomonitoraggio con licheni
- Valutazione della qualità dell'aria attraverso l'uso di campionatori puntiformi passivi e prima valutazione dello stato di salute degli ecosistemi forestali
- Monitoraggio delle componenti migratorie e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale
- Danno fogliare: monitoraggio dello stato di salute della vegetazione mediante tecniche di telerilevamento da aereo e successiva fotointerpretazione
- Analisi dello stato di salute degli animali domestici
- Monitoraggio delle componenti faunistiche dell'intorno aeroportuale
- Monitoraggio della componente "ecosistemi" dell'intorno di Malpensa
- Aggiornamento mappa della qualità dell'aria
- Valutazione della qualità dell'aria attraverso l'uso di campionatori puntiformi passivi e prima valutazione dello stato di salute degli ecosistemi forestali
- Monitoraggio delle componenti migratorie e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale
- Monitoraggio delle componenti migratorie e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale
- Valutazione della qualità dell'aria, delle acque e dello stato di salute degli ecosistemi forestali
- Monitoraggio delle componenti faunistiche migratorie e stanziali e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale
- Analisi ed elaborazione di progetti di valorizzazione degli elementi di fruizione sociale dell'area di Malpensa (riserve naturali, aree forestali, monumenti naturali, piste ciclabili, etc.)
- Proseguimento dell'analisi dello stato di salute degli animali domestici
- Approfondimento del monitoraggio delle componenti faunistiche e floristiche potenzialmente pericolose e dannose dell'intorno aeroportuale

- Monitoraggio, progettazione e sperimentazione, ivi comprese le tecnologie di telerilevamento, sulla componente forestale dell'intorno di Malpensa ai fini della tutela e della valorizzazione del patrimonio boschivo
- Monitoraggio, della componente "ecosistemi"
- Studio e valutazione delle tecniche di riduzione dell'inquinamento luminoso prodotto dall'aeroporto di Malpensa e prosecuzione del monitoraggio delle componenti faunistiche del Parco
- Interventi di valorizzazione e di riqualificazione ambientale e forestale ai fini della deframmentazione ecologica dell'area di Malpensa

Per quanto riguarda opere in senso più stretto, sono stati realizzati interventi per la fruizione del centro parco "ex Dogana austroungarica" c/o la cascina Parravicino in Comune di Lonate Pozzolo, inoltre sono stati realizzati interventi di ristrutturazione di percorsi ciclopedonali esistenti, nonché progettati e realizzati nuovi percorsi ciclabili (sentieri e piste).

In accordo con le Amministrazioni comunali coinvolte nella delocalizzazione, in particolare con il Comune di Lonate Pozzolo, sono stati demoliti alcuni degli edifici acquistati al fine di ricostruire una rete ecologica e fornire uno spazio di accesso al Parco del Ticino: il progetto finale prevede la possibilità di realizzare un parcheggio di attestazione e la realizzazione di una pista ciclabile di collegamento tra il centro di Lonate Pozzolo e la rete ciclopedonale esistente del Parco del Ticino.

Inoltre per quanto riguarda le opere di "riforestazione" Regione Lombardia ha affidato, nel 2001, all'Azienda Regionale delle Foreste (ora ERSAF) un incarico per la redazione di un piano operativo finalizzato alla riqualificazione delle aree agroforestali adiacenti all'aeroporto.

Sulla base di tale piano è stato individuato un progetto pilota da realizzare in attuazione del Piano del Verde previsto dal Piano d'Area Malpensa.

Il costo complessivo di realizzazione dell'intervento è pari a complessivi **Euro 400.000,00**.

L'intervento è finalizzato al recupero e miglioramento di circa 60 ettari di bosco in fregio alla s.s. 336 adiacenti all'abitato di Cardano al Campo.

Oltre a tali lavori, si prevede la realizzazione e la sistemazione di circa 10.000 metri di piste e sentieri in terra battuta.

I lavori saranno completati da opere di segnaletica ed informazione, oltre ad attività divulgative e formative.

Nello specifico le attività riguardano:

- Interventi di recupero forestale per un totale di 60 ettari;
- Sistemazione di siepi e filari per un totale di 10.000 metri;
- Manutenzione piste e sentieri per un totale di 10.000 metri;
- Animazione presso aziende agricole;
- Segnaletica e informazione;
- Progettazione esecutiva, direzione lavori e organizzazione

## **2.2 ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO DELOCALIZZAZIONE ED INSONORIZZAZIONE**

### **contenuti e stato di attuazione**

In data 31.03.2000 è stato sottoscritto un “Accordo di Programma Quadro in materia di Trasporti – Aeroporto intercontinentale Malpensa 2000” da Regione Lombardia, i Ministeri dei Trasporti e dell’Ambiente, le Province di Varese e di Milano, i Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, nonché da Finlombarda S.p.A. e A.L.E.R. di Varese, al fine di dare una risposta ai problemi di incompatibilità dovuti dalla presenza dell’aeroporto, che produce inquinamento atmosferico e acustico e dalla persistenza, nelle immediate vicinanze, di insediamenti residenziali.

Lo Stato con Legge 144/1999 ha previsto l’erogazione di contributi ai residenti nei centri abitati dei Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, che insistono sul sedime aeroportuale di Malpensa 2000, finalizzati alla loro delocalizzazione.

Con successiva Legge 488/1999, per dette finalità (consistenti, principalmente nell’acquisizione degli edifici residenziali e dei “ricettori sensibili”, ricadenti nella fascia B delle curve isofoniche dei Comuni citati), lo Stato si è impegnato a stanziare alla Regione Lombardia 30 miliardi di lire su base annua per 15 anni costituendo, in tal modo, il “Fondo di rotazione” per gli interventi oggetto della delocalizzazione.

L’Accordo in argomento prevede opere di insonorizzazione degli edifici pubblici e di pubblico interesse – 12 scuole dell’obbligo ed un centro di assistenza e didattica per gli handicappati e interventi di delocalizzazione di edifici privati a destinazione residenziale secondo quanto previsto dall’art. 43 della Legge 17 maggio 1999 n. 144. La Regione Lombardia ha compiutamente attuato l’Accordo secondo il cronoprogramma dello stesso per gli interventi di insonorizzazione e delocalizzazione come indicato di seguito.

Tutti gli interventi di insonorizzazione sono stati eseguiti ed il miglioramento ottenuto ha permesso di ottenere un comfort acustico superiore ai minimi di legge.

Inoltre sulla base dell’esito soddisfacente conseguito:

- sono state pubblicate dalla Regione Lombardia, con la collaborazione del CNR e da ALER di Varese, le “Linee guida per l’isolamento acustico degli edifici nell’intorno degli aeroporti”, destinato a tutti gli addetti ai lavori, affinché possano trarre aiuto dall’esperienza maturata e realizzare interventi di insonorizzazione maggiormente efficaci;
- è stato pubblicato un sussidio, di carattere divulgativo, indirizzato a tutte le famiglie residenti nei territori interessati dall’inquinamento acustico di tipo aeroportuale, come utile strumento per orientare nella scelta degli interventi di insonorizzazione della propria abitazione;
- la Regione Lombardia, in qualità di capofila, ha redatto e presentato un progetto di carattere europeo (all’interno dell’iniziativa INTERREG IIIB – Medocc) finalizzato a mettere in rete le conoscenze relative alle tecniche di insonorizzazione innovative in merito al rumore aeroportuale, sperimentate dai centri di ricerca di Grenoble, Marsiglia, Losanna, Barcellona e Milano, nonché la messa a punto di strumentazioni maggiormente efficaci nel discernere il rumore generato dalle attività aeroportuali rispetto al cosiddetto “rumore di fondo”.

A seguito di una modifica apportata nell'anno 2005 alla citata Legge 144/1999 (Legge 266 del 23.12.2005), in data 23.04.2007 è stato sottoscritto un "Atto Aggiuntivo" all'AdPQ con il quale si è estesa la possibilità di acquisire immobili ad uso residenziale, purché con titolo di edificazione anteriore al 17.04.1999, anche a quelli ricadenti nella fascia "A" delle curve isofoniche entro i limiti di 400 m. dal sedime aeroportuale.

In attuazione all'AdPQ ed al suo "Atto Aggiuntivo", sono stati elaborati due Piani Operativi e pubblicati due bandi per l'acquisizione di immobili, il primo nell'aprile 2001 ed il secondo nel maggio 2007.

In data 13 luglio 2009 è stato sottoscritto un secondo Atto Aggiuntivo all'AdPQ in base al quale gli immobili delocalizzati vengono trasferiti dal "Patrimonio Regionale" al "Patrimonio comunale" con l'obbligo, per i Comuni territorialmente interessati, di redarre un "Programma per l'alienazione degli immobili", di cui alla DGR n. 10286 del 7.10.2009, da presentare al Comitato Malpensa entro l'anno 2012 per l'approvazione. Va da sé che spetta alle Amministrazioni comunali, a far tempo dall'assunzione della specifica deliberazione consigliare, rogitare direttamente gli immobili delocalizzati. Si precisa che i Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo hanno già provveduto in tal senso.

### **Stato di attuazione**

Gli edifici, acquisiti con il 1° bando ammontano a 289 unità, di cui 12 non residenziali. Con il 2° bando, le unità abitative acquisibili ammonterebbero a circa 266 unità, di cui 9 unità non residenziali.

Una più dettagliata illustrazione del Patrimonio delocalizzato, è rappresentata dalla tabella che segue, e fotografa la situazione comprensiva delle acquisizioni del 1° e del 2° Bando.

Ambito 1	1° Bando 2001		2° Bando (2007)		Totali		
	res.	non res.	res.	non res.	res.	non res.	generale
Ferno	35	3	19	0	54	3	57
Lonate Pozzolo	157	7	132	6	289	13	302
Somma Lombardo	79	2	90	2	169	4	173

Ambito 2	1° Bando 2001		2° Bando (2007)		Totali		
	res.	non res.	res.	non res.	res.	non res.	generale
Ferno	0	0	0	0	0	0	0
Lonate Pozzolo	0	0	0	0	0	0	0
Somma Lombardo	1	0	5	1	6	1	7

Ambito 3	1° Bando 2001		2° Bando (2007)		Totali		
	res.	non res.	res.	non res.	res.	non res.	generale
Ferno	0	0	0	0	0	0	0
Lonate Pozzolo	5	0	11	0	16	0	16
Somma Lombardo	0	0	0	0	0	0	0
	1° Bando 2001		2° Bando (2007)				
	res.	non res.	res.	non res.	res.	non res.	generale
Totale	277	12	257	9	534	21	555
<b>Totale generale u.i.</b>	<b>289</b>		<b>266</b>		<b>555</b>		

Tutte le unità immobiliare acquisite al patrimonio regionale, sono già state trasferite alle Amministrazioni comunali, le quali stanno acquisendo gli immobili di cui al 2° Bando direttamente dai cittadini.

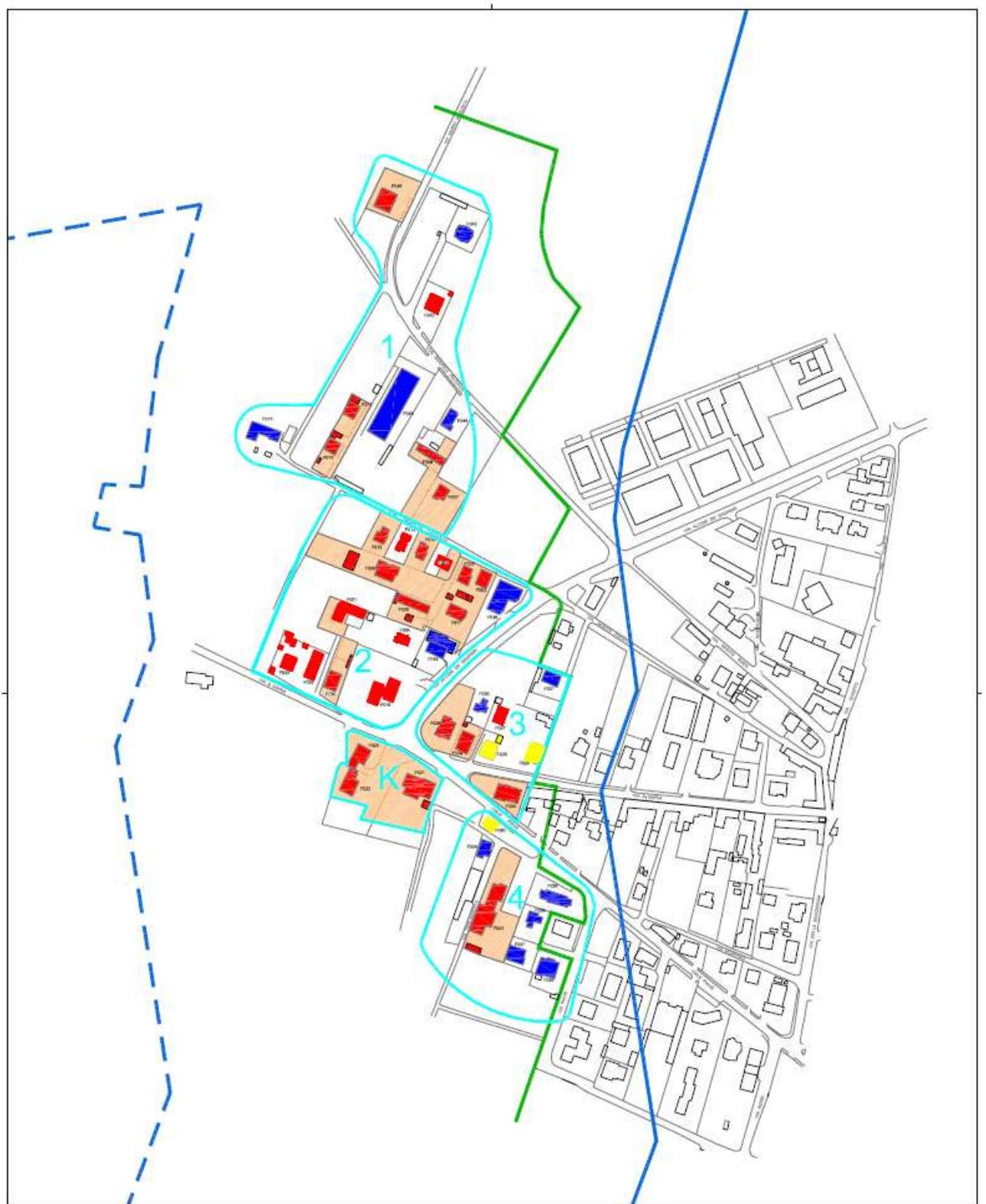
Alla data del 30 giugno 2010 le unità immobiliari già acquisite del 2° Bando, sono 157, di cui 4 non residenziali, così ripartite:

Ferno 13

Lonate Pozzolo 85 + 2 non residenziali

Somma Lombardo 55 + 2 non residenziali

La spesa per le acquisizioni degli immobili del 1° Bando è stata pari a 82.266.000,00 €, mentre per gli immobili già rogati del 2° Bando il controvalore è pari a 36.391.000,00 €.



Bando 2001	Bando 2007
Edifici totalmente acquisiti	Edifici totalmente acquisiti
Edifici parzialmente acquisiti	Edifici totalmente completati
Aree parzialmente acquisite	Edifici parzialmente acquisiti
Edifici non acquisiti	Edifici già parzialmente acquisiti e non completati

- Delimitazione dei 400m dal soffice aeroportuale
- Linea di delimitazione della fascia A
- Linea comunale delimitazione fascia B
- Soffice aeroportuale
- Codice identificativo dell'edificio
- Delimitazione dei comparti omogenei

**T.02 a**  
scala 1 : 2.000

Oggetto:  
**Ambito 1 - Comparti omogenei  
Comune di Ferno**



**Regione Lombardia**

COMITATO PER L'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
IN MATERIA DI TRASPORTI  
AEROPORTO INTERCONTINENTALE DI MALPENSA 2006

Monitoraggio immobili acquisiti Bando 2001  
e in possibile acquisizione Bando 2007





Simbolo	Descrizione	Simbolo	Descrizione
[Red square]	Edifici in costruzione completati	[Blue square]	Delimitazione del 40% del suolo assegnato
[Orange square]	Edifici in costruzione completati	[Green square]	Ulteriori delimitazioni della fascia A
[Yellow square]	Edifici in costruzione completati	[Cyan square]	Ulteriori delimitazioni della fascia B
[Blue square]	Edifici con requisiti	[Blue square with border]	Termini assegnati
[Blue square]	Edifici con requisiti	[Blue square with border]	Calce idraulica di 2ª classe
[Blue square]	Edifici con requisiti	[Blue square with border]	Delimitazione dei terreni assegnati

# T.04 a

scale 1:2.000

Oggetto:  
Ambito I - Campi avioaerei  
Comune di Sonoma Lombardia  
Fraz. Cape Nove



Regione Lombardia

COMITATO PER L'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
IN MATERIA DI TRASPORTI  
AEROPORTO INTERNAZIONALE DI MILEFFENA 199  
Manutenzione immobili acquisiti Bando 2001  
«in possibilità acquisizione» Bando 2007



## 2.3 PIANO TERRITORIALE REGIONALE

### contenuti, Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Incidenza

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia è stato approvato con deliberazione di Consiglio regionale del 19/01/2010, n.VIII/951<sup>1</sup> ai sensi della l.r.12/2005 “Legge per il governo del territorio” che, all’art.19, qualifica il PTR quale “atto fondamentale di indirizzo, agli effetti territoriali, della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei comuni e delle province”.

Il PTR ha delle ricadute sui diversi piani territoriali (comunali, provinciali, dei parchi) e di settore, generalmente in termini di orientamento e indirizzo delle scelte; talora, ma in limitati casi, può avere anche effetti diretti sul territorio<sup>2</sup>.

Il PTR è assoggettato a Valutazione ambientale (VAS)<sup>3</sup>, come previsto dall’art.4 della l.r.12/2005, in attuazione delle normative comunitarie e nazionali.

Il Piano è composto di diversi elaborati (si ricorda peraltro che il PTR ha valenza di Piano Paesaggistico<sup>4</sup>), per una introduzione ai principali contenuti si veda la sezione 1 del PTR “Il PTR della Lombardia: presentazione”

### Cosa dice il PTR di Malpensa<sup>5</sup>

Con riferimento alla presenza (e al possibile sviluppo) dell’aeroporto di Malpensa, di seguito si riportano gli elementi essenziali contenuti nei documenti che compongono il Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia e illustrano le risultanze della relativa Valutazione Ambientale (VAS).

Si evidenzia fin da subito che il PTR, pur non esplicitando una previsione progettuale di ampliamento dell’infrastruttura, riconosce all’aeroporto il ruolo di rilevanza prioritaria e la necessità di potenziamento complessivo del sistema aeroportuale, coerentemente, la VAS del piano non contiene elementi di specifica valutazione relativi ad un possibile ampliamento delle superfici aeroportuali, piuttosto il processo di VAS si è occupato di valutare i possibili effetti in termini di obiettivi di sviluppo promossi dal piano.

Di seguito pertanto si richiamano i riferimenti espliciti (le citazioni sono riportate in *corsivo*) all’aeroporto di Malpensa all’interno dei diversi documenti del piano, che devono opportunamente essere considerati rispetto al complesso degli obiettivi del PTR (di natura economica, sociale, territoriale e ambientale).

---

<sup>1</sup> Pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia n.6, 3° Supplemento Straordinario del 11 febbraio 2010 ([www.ptr.regione.lombardia.it](http://www.ptr.regione.lombardia.it))

<sup>2</sup> Per la più puntuale definizione degli effetti del PTR si faccia riferimento all’art.20 della l.r.12/2005 e al Documento di Piano del PTR cap.3.

<sup>3</sup> Documenti e riferimenti sono disponibili sul sito regionale dedicato alla Valutazione ambientale Strategica [www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas](http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas)

<sup>4</sup> Cfr l.r.12/2005 art.76 e D.Lgs. 42/2004 “Codice dei beni culturali e del paesaggio”

<sup>5</sup> In corsivo sono riportate le citazioni testuali

## ***Il Documento di Piano del PTR***

Il Documento di Piano è il principale elaborato del PTR ed è articolato in capitoli che individuano le principali strategie e obiettivi promossi dalla regione per il territorio lombardo.

Si riportano di seguito i principali passaggi riferiti all'infrastruttura aeroportuale di Malpensa.

- **Quadro di riferimento: dinamiche in atto (cap.0)**

Nella SWOT analisi che sintetizza le caratteristiche della Lombardia, il sistema aeroportuale lombardo e in particolare l'aeroporto di *Malpensa*, che presenta importanti margini di miglioramento, sono riconosciuti tra i punti di forza della Regione, di contro il possibile rallentamento nella realizzazione dei collegamenti di *Malpensa* con il sistema ferroviario nazionale viene riconosciuto tra le possibili minacce che possono comprometterne la funzionalità.

- **La strategia regionale per lo sviluppo competitivo e armonioso del territorio (cap.1)**

Il PTR identifica 24 obiettivi di riferimento, tra questi si segnalano in particolare i due che più richiamano l'esigenza di rafforzare le dotazioni di infrastrutture di rango della regione

*Ob.2 - Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica*

*Ob.24 - Rafforzare il ruolo di "Motore Europeo" della Lombardia, garantendo le condizioni per la competitività di funzioni e di contesti regionali forti*

Il PTR (par.1.5.6) individua inoltre le infrastrutture prioritarie per la Lombardia<sup>6</sup>.

Con riferimento in particolare alle infrastrutture prioritarie per la mobilità, in merito a Malpensa si dice:

*"Tra gli obiettivi di strategia regionale è inoltre sottolineata la necessità di affermazione dell'aeroporto di Malpensa come hub e lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, con l'articolazione dei differenti ruoli per gli scali: Linate (city airport di Milano), Orio al Serio (collegamenti low cost nazionali ed internazionali e courier), Montichiari (voli charter e collegamenti regionali, cargo). Lo sviluppo del sistema aeroportuale necessita di azioni di potenziamento infrastrutturale e attenzione al sistema di adduzione. In particolare il rafforzamento del ruolo dell'aeroporto di Malpensa, quale scalo di riferimento principale nel più ampio sistema aeroportuale nazionale, non può prescindere da una puntuale definizione del sedime aeroportuale in funzione della capacità futura dello scalo nonché dall'adeguamento e completamento del sistema di accessibilità, attraverso la realizzazione dei collegamenti con la rete primaria nazionale e internazionale, stradale e ferroviaria (definiti nell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto nel 1999) e, più in generale, il potenziamento delle interconnessioni con gli altri scali del sistema aeroportuale settentrionale."*

In questa accezione, si evidenzia che il potenziamento infrastrutturale di Malpensa è chiaramente esplicitato anche se, a differenza di altri interventi stradali e ferroviari maggiormente definiti a livello progettuale e per la gran parte già sottoposti a VIA o oggetto di approvazione, non rientra tra l'elenco degli

---

<sup>6</sup> Cfr l.r.12/2005 art.19 comma 2 lett. a) 2) e lett. b) 4), art.20 comma 4

interventi che hanno gli effetti di cui ai commi 4 e 5 dell'art.20 della l.r.12/2005, in particolare prevalenza diretta sulle previsioni dei PTC dei Parchi, dei PTCP e PGT).

- **Gli ambiti e le aree di intervento del piano (cap.2)**

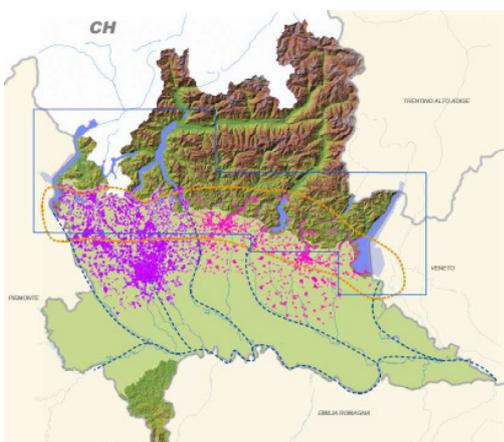
Il PTR, a partire dai 24 obiettivi, individua obiettivi tematici più specifici, poi articolati in linee d'azione. Tra questi si evidenziano in particolare:

*TM 1.12 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico (ob. PTR 1, 2, 5, 7, 17, 18, 20, 22)*

- *prevedere, fin dalla fase progettuale delle infrastrutture, adeguate misure per il contenimento dell'inquinamento acustico avente origine dall'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, ferroviarie e delle linee metropolitane di superficie e stradali*

*TM 2.1 Intervenire sul sistema delle infrastrutture di collegamento affinché permettano l'accesso ai poli regionali e favoriscano le relazioni con l'esterno da tutto il territorio lombardo, attraverso un'effettiva integrazione con la rete europea e tra reti lunghe e reti brevi. Utilizzare le opportunità della maglia infrastrutturale per incentivare la creazione di un sistema policentrico, favorendo l'accessibilità ai poli principali, tra poli secondari e tra aree periferiche (ob. PTR 2, 3, 13, 20, 23, 24)*

- *affermare Malpensa come hub e sviluppare il sistema aeroportuale lombardo*



Il PTR identifica inoltre 6 i Sistemi Territoriali per i quali definisce obiettivi territoriali; l'aeroporto di Malpensa trova particolare riferimento nel Sistema Territoriale Metropolitan (grafismo viola/ fucsia nel testo).

Per una completa trattazione del ruolo territoriale dell'aeroporto di Malpensa è necessario considerare le indicazioni e gli obiettivi per l'intero Sistema (paragrafo 2.2.1 in allegato).

Tuttavia tra gli obiettivi indicati per il Sistema Metropolitan, si riscontra:

*ST1.4 Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia (ob. PTR 2, 13)*

- *Creare un polo regionale intorno all'aeroporto di Malpensa che ricomprenda anche il polo fieristico di Rho-Però, grazie ad un progetto condiviso di valorizzazione e messa a sistema delle risorse territoriali esistenti e la piena valorizzazione delle opportunità offerte dal funzionamento dell'aeroporto e dalla possibilità di collegamenti con il nodo di Novara (che costituisce il collegamento con il porto di Genova)*

- Gli effetti del PTR (cap.3)

Il PTR individua la necessità di predisporre un Piano Territoriale Regionale d'Area<sup>7</sup> (PTRA) per il Quadrante Ovest della Lombardia interessato dalla presenza dell'aeroporto di Malpensa (in allegato lo stralcio).

Il PTRA Malpensa-Quadrante Ovest è stato formalmente avviato con deliberazione di Giunta regionale del 16.12.2009, n. VIII/10840 (BURL n. 6 SO del 8.2.2010). Tale deliberazione individua alcuni elementi di contesto per la predisposizione del PTRA, nonché il percorso di piano e della relativa VAS.

Per quanto riguarda la VAS si evidenzia:

- la suddetta deliberazione individua il percorso procedurale e l'autorità procedente (Direzione Generale Territorio e Urbanistica)
- l'autorità competente per la VAS è indicata nella DG Territorio e Urbanistica di concerto con la DG Ambiente
- spetta all'autorità procedente identificare i soggetti da consultare obbligatoriamente e definire le modalità di informazione e partecipazione

### ***Il Piano Paesaggistico***

Nella sezione Piano Paesaggistico del PTR, Malpensa è richiamata all'interno degli Indirizzi di tutela (parte IV) dedicati alla *Riqualificazione paesaggistica e contenimento dei potenziali fenomeni di degrado nell'ambito delle aree e ambiti di degrado paesaggistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche urbane* per le quali vengono forniti criteri e indicazione da adottare negli strumenti di pianificazione e per le azioni progettuali.

Inoltre gli aeroporti in generale sono identificati quali elementi detrattori relativi *ovvero elementi che, indipendentemente dalla loro qualità intrinseca, che può essere anche per certi aspetti soddisfacente, contrastano fortemente con il contesto in cui si inseriscono, determinandone così una condizione di degrado/compromissione (o di rischio di degrado/compromissione) paesaggistica (in particolare il fenomeno riguarda spesso opere idrauliche e infrastrutturali, complessi edificati insularizzati; talvolta spazi aperti attrezzati).*

### ***La VAS del PTR***

Nel Rapporto Ambientale del PTR si riscontrano diversi passaggi relativi all'aeroporto di Malpensa e, data la natura del PTR, si è affrontato complessivamente con maggiore attenzione il rapporto tra l'aeroporto e il territorio.

Per quanto riguarda la parte più compilativa Malpensa è richiamata:

- rispetto al quadro di riferimento ambientale (lettura conoscitiva del territorio regionale), Malpensa è citata esplicitamente con riferimento ai temi: rumore e mobilità e trasporti.

---

<sup>7</sup> Cfr l.r.12/2005 art.20 commi 6,7,7bis in merito alla natura del PTR

- per quanto riguarda gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati (v.Tabella 7.1 Obiettivi di sostenibilità ambientale) un richiamo esplicito al tema degli aeroporti è contenuto nell'obiettivo S.A.7.1.3 *Ridurre l'inquinamento acustico a livello dei singoli aeroporti* (richiamando il D.Lgs 17.1.2005, n.13)

Di seguito invece si riportano i riferimenti alla valutazione degli effetti delle scelte del PTR sull'ambiente che sono riassunti, nel Rapporto Ambientale, in alcune matrici di riepilogo e descritti nella parte testuale. Come sopra evidenziato l'aeroporto di Malpensa è esplicitamente citato nel Documento di Piano in relazione agli obiettivi tematici 1.12 e 2.1 e all'obiettivo del sistema territoriale metropolitano ST1.4.

### Legenda Matrici di riepilogo

++	Effetto potenziale positivo
+	Effetto potenziale debolmente positivo
?	Effetto potenziale incerto
-	Effetto potenziale debolmente negativo
--	Effetto potenziale negativo
	Assenza di interazione significativa

Tabella 9.1 stima dei potenziali effetti degli obiettivi tematici di PTR rispetto ai fattori ambientali: matrice di riepilogo

Obiettivi tematici (TM)	Fattori ambientali										
	Aria e fattori climatici	Acqua	Suolo	Flora, fauna e biodiversità	Paesaggio e beni culturali	Popolazione e salute umana	Rumore e vibrazioni	Radiazioni	Rifiuti	Energia	Mobilità e trasporti
1.12 Prevenzione, abbattimento e contenimento dell'inquinamento acustico				+		++	++				
1.13 Prevenzione, abbattimento e contenimento dell'inquinamento elettromagnetico e luminoso				+		++		++			
1.14 Prevenzione e riduzione dell'esposizione della popolazione al radon indoor								++			
2.1 Intervento sul sistema delle infrastrutture di collegamento per l'accesso ai poli regionali	?		--	--	-	?	-		?	?	+
2.2 Riduzione dei carichi di traffico nelle aree congestionate	+						+				++
2.3 Garanzia di un servizio di trasporto											++

Come si può vedere in particolare l'ob.2.1 presenta elementi di criticità ambientale che fanno scaturire la necessità di ulteriori e più specifici approfondimenti (anche per la stima dei possibili effetti cumulati).

*Il tema della qualità e del risparmio di suolo diventa centrale considerando gli obiettivi su territorio e infrastrutture. Gran parte degli obiettivi per l'assetto territoriale prendono opportunamente in considerazione il problema (riqualificazione urbana e riassetto del sistema metropolitano, TM 2.10 e TM2.11; misure di contenimento del consumo di suolo, TM 2.13), tuttavia si ritiene che in alcuni casi il rischio di consumo eccessivo di suolo, specie pregiato, rimanga, a livello potenziale (si veda l'obiettivo TM 2.1 sulle infrastrutture di collegamento ai poli regionali, il TM 2.6 sulle reti infrastrutturali, il TM 2.7 per ciò che concerne nuovi impianti di smaltimento dei rifiuti, il TM 2.10 sull'organizzazione del sistema distributivo). In relazione a tale rischio, dovranno essere definiti opportuni criteri ambientali per le scelte localizzative e le modalità di realizzazione di insediamenti, impianti e infrastrutture. Si segnala in particolare*

che l'obiettivo TM 2.1, oltre che sul suolo, può comportare effetti negativi anche sulla biodiversità, sul paesaggio e sul rumore, in quanto possibile fonte di frammentazione degli habitat, di degrado del paesaggio e di inquinamento acustico. La frammentazione dell'ambiente naturale risulta particolarmente dannosa nei confronti della flora e della fauna, in quanto alcune specie vegetali e animali non sono in grado di sopravvivere in aree troppo poco estese, o comunque risentono dell'“effetto margine”, ovvero del fatto che le condizioni ambientali nelle zone di confine del proprio habitat naturale non sono ottimali, essendo influenzate dall'antropizzazione esterna.

Tabella 9.1 Stima dei potenziali effetti degli obiettivi territoriali di PTR rispetto ai fattori ambientali: matrice di riepilogo. Sistema Territoriale Metropolitan

Obiettivi territoriali (ST)	Fattori ambientali										
	Aria e fattori climatici	Acqua	Suolo	Flora, fauna e biodiversità	Paesaggio e beni culturali	Popolazione e salute umana	Rumore e vibrazioni	Radiazioni	Rifiuti	Energia	Mobilità e trasporti
ST 1.1 Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale	+	+	+			+	+			+	+
ST 1.2 Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale	+			+						+	
ST 1.3 Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità		++		+	+						
ST 1.4 Favorire uno sviluppo e riassetto territoriale di tipo policentrico	++		--	--	-		-				+
ST 1.5 Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee											
ST 1.6 Ridurre la congestione da traffico											

Anche l'ob. ST1.4 presenta alcune criticità che necessitano di successivi approfondimenti in fase attuativa.

L'evidenza di tali criticità viene ripresa, nel Rapporto Ambientale, nel paragrafo dedicato ai criteri ambientali e alle misure per la mitigazione e la compensazione degli effetti ambientali negativi del PTR (par.10.2.1 e 10.2.1).

Tra questi, i criteri che riguardano l'assetto territoriale pongono l'attenzione a:

- tema dell'integrazione modale e al potenziamento del trasporto su ferro
- nella realizzazione delle infrastrutture, è ritenuta fondamentale internalizzazione della variabile ambientale nella valutazione delle scelte progettuali, considerando fin da subito la necessità di interventi di compensazione ecologico-ambientale in tutti gli interventi che consumano suolo, da rafforzare ulteriormente per gli interventi su aree agricole di pregio o di valore naturalistico.
- specificatamente in relazione allo sviluppo di Malpensa e del sistema aeroportuale si pone attenzione al tema del rumore, rispetto al quale avviare piani di contenimento, abbattimento e monitoraggio
- promuovere PTR in relazione alle nuove infrastrutture, con i quali affrontare le necessarie valutazioni ambientali sulle ricadute territoriali, ambientali, paesaggistiche e naturalistiche delle stesse (che invece non è possibile esprimere a priori nell'ambito del PTR).

### **La Valutazione di Incidenza del PTR**

Il PTR ha seguito anche il percorso della Valutazione di Incidenza (VIC) relativa alla presenza di elementi della Rete natura 2000.

La VIC realizzata sul PTR ha affrontato la valutazione del sistema degli obiettivi non già quello dei singoli interventi; vengono pertanto indicati solo criteri generali da adottare nella progettazione e per le successive fasi valutative da effettuare sui diversi interventi attuativi.

**In via generale, si può concludere che il PTR evidenzia la necessità di valorizzare e potenziare il ruolo di Malpensa e come tale aspetto sia stato contemplato all'interno della Valutazione Ambientale del Piano.**

**In ogni caso la valutazione compiuta delle ricadute e degli impatti di un potenziamento dell'infrastruttura (e l'eventuale ampliamento delle superfici aeroportuali) necessita di approfondimenti valutativi, esplicitamente richiesti nel Rapporto Ambientale e necessari anche per la Valutazione di Incidenza.**

Allegati estratti Documento di Piano

- par.2.2.1 Sistema Territoriale Metropolitano
- par.3.4 Piani Territoriali Regionali d'Area

## 2.4 PIANO TERRITORIALE d'AREA MALPENSA QUADRANTE OVEST

### Contenuti ed iter di approvazione

È stato pubblicato sul BURL S.O. n. 6 del 08.02.2010 l'avvio del Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) "Malpensa – Quadrante Ovest" (D.G.R. n. 8/10840 del 16.12.2009), che una volta approvato, andrà a sostituire il Piano Territoriale d'Area (PTA) Malpensa tuttora in vigore, in forza della L.R. 5/2009 che ha prorogato la originaria validità decennale del Piano approvato con L.R. n. 10/1999, la cui scadenza era prevista per il 17.04.2009.

Con l'attivazione della procedura di VAS, che verrà espletata nella fase di approvazione del nuovo PTRA, saranno coinvolte le confinanti amministrazioni locali ivi compresa quella di Novara.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) recentemente approvato (DCR 19.01.2010 pubblicato sul BURL del 30.03.2010 1° S.S.) individua il PTRA "Malpensa – Quadrante Ovest" quale Piano strategico per lo sviluppo socio economico della Lombardia occidentale.

Nel provvedimento di avvio del Piano sono anche illustrate le fasi del procedimento, sono individuati i soggetti interessati e le modalità di partecipazione, comunicazione e informazione che di seguito vengono riportate.

### Le fasi del procedimento

Lo schema metodologico-procedurale di predisposizione del PTRA e della relativa VAS, nonché delle principali azioni di confronto prevede la suddivisione in quattro momenti:

1. fase preliminare: preparazione e orientamento
2. elaborazione e redazione
3. adozione e approvazione
4. attuazione e gestione.

Fase del Piano	Processo di Piano	Valutazione ambientale VAS
<b>Fase 0</b> Preparazione	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento	A0. 1 Individuazione Autorità competente per la VAS
<b>Fase 1</b> Orientamento	P1. 1 Identificazione dati e informazioni a disposizione dell'Autorità procedente su territorio e ambiente	A1. 1 Mappatura soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto A1. 2 Verifica della presenza di Siti Rete Natura 2000 (SIC/ZPS)
	P1. 2 Definizione schema operativo del Piano	A1. 3 Definizione schema operativo della VAS
	P1. 3 Orientamenti iniziali del Piano (Documento Preliminare di Piano)	A1. 4 Integrazione della dimensione ambientale nel Piano (Documento Preliminare di VAS)
<b>Conferenza di valutazione:</b> avvio del confronto sul Documento preliminare di Piano e sul Documento preliminare di VAS <b>Forum di apertura:</b> presentazione pubblica del Documento preliminare di Piano e del Documento preliminare di VAS		
<b>Fase 2</b> Elaborazione	P2. 1 Determinazione obiettivi generali	A2. 1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping) e della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale

<b>e redazione</b>	P2. 2 Costruzione scenario di riferimento e di Piano	A2. 2 Analisi di coerenza esterna
	P2. 3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni per attuarli	A2. 3 Stima degli effetti ambientali attesi, costruzione e selezione degli indicatori A2. 4 Valutazione delle alternative di Piano e scelta di quella più sostenibile A2. 5 Analisi di coerenza interna A2. 6 Progettazione sistema di monitoraggio A2. 7 Studio di Incidenza delle scelte di Piano sui siti di Rete Natura 2000
	P2. 4 Proposta di Piano	A2. 8 Proposta di Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica
	<b>messa a disposizione e pubblicazione su web</b> (60 giorni) della proposta di Piano, di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica; <b>informazione</b> dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web e <b>comunicazione</b> della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati	
invio Studio di incidenza all'Autorità competente in materia di SIC e ZPS		
<b>Conferenza di valutazione:</b> valutazione della proposta di Piano e del Rapporto Ambientale; <b>Valutazione di incidenza:</b> acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell'Autorità preposta <b>Forum di chiusura:</b> presentazione pubblica della proposta di Piano e del Rapporto Ambientale		
<b>PARERE MOTIVATO</b>		
<i>predisposto dall'Autorità competente per la VAS di concerto con l'Autorità procedente</i>		
<b>Fase 3</b> <b>Adozione e approvazione</b>	3. 1 ADOZIONE del Piano, del Rapporto Ambientale e della Dichiarazione di sintesi	
	3. 2 DEPOSITO / PUBBLICAZIONE / TRASMISSIONE - Deposito presso gli uffici regionali e pubblicazione su web di: Piano, Rapporto Ambientale, parere ambientale motivato, dichiarazione di sintesi e sistema di monitoraggio (30 giorni) - Deposito della Sintesi non tecnica presso gli uffici della Regione e le Sedi Territoriali Regionali e forme di pubblicizzazione - Comunicazione dell'avvenuto deposito ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati con l'indicazione del luogo dove può essere presa visione della documentazione integrale	
	3. 3 RACCOLTA OSSERVAZIONI (30 giorni)	
	3. 4 CONTRODEDUZIONI alle osservazioni presentate a seguito di analisi di sostenibilità ed eventuale convocazione della Conferenza di Valutazione	
	<b>PARERE MOTIVATO FINALE</b>	
	3. 5 APPROVAZIONE del Piano, del Rapporto Ambientale e della Dichiarazione di sintesi finale Aggiornamento degli atti di Piano in rapporto all'eventuale accoglimento delle osservazioni 3. 6 DEPOSITO degli atti presso gli uffici dell'Autorità procedente e informazione circa la decisione	
<b>Fase 4</b> <b>Attuazione e gestione</b>	P4. 1 Monitoraggio dell'attuazione del Piano	A4. 1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica
	P4. 2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti	
	P4. 3 Attuazione di eventuali interventi correttivi	

### I soggetti interessati

Sono soggetti interessati al procedimento l'Autorità procedente, l'Autorità competente per la VAS, i soggetti competenti in materia ambientale, il pubblico, l'Autorità competente in materia di SIC e ZPS.

L'Autorità procedente è individuata in Regione Lombardia – DG Territorio e Urbanistica.

L'Autorità competente per la VAS è individuata in Regione Lombardia – DG Territorio e Urbanistica, di concerto con DG Qualità dell'Ambiente.

L'Autorità procedente, inoltre, di concerto con l'Autorità competente per la VAS, con specifico atto formale individua e definisce l'Autorità competente in materia di SIC e ZPS.

L'Autorità procedente individua altresì i soggetti da consultare obbligatoriamente:

- i soggetti competenti in materia ambientale
- gli enti territorialmente interessati
- gli eventuali soggetti transfrontalieri
- i settori del pubblico interessati all'iter decisionale.

### **Le modalità di partecipazione, comunicazione e informazione**

La comunicazione e informazione al pubblico è un elemento integrante del processo di Piano: un'informazione adeguata e tempestiva al pubblico verrà assicurata durante tutto il percorso di Piano/VAS. Informazioni e documentazione relativa alla predisposizione del Piano verranno resi disponibili sui siti web [www.territorio.regione.lombardia.it](http://www.territorio.regione.lombardia.it) e [www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas](http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas).

La partecipazione è estesa a tutto il processo di pianificazione ed è supportata da forme di comunicazione e informazione e dalla consultazione istituzionale.

La consultazione si avvale, in particolare, della Conferenza di Valutazione, cui partecipano i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati, eventualmente anche transfrontalieri, convocati dall'Autorità procedente, di concerto con l'Autorità competente per la VAS. La Conferenza è articolata in almeno due sedute, che vengono verbalizzate:

- la prima, di tipo introduttivo, è volta ad illustrare il Documento preliminare di VAS e ad acquisire pareri, contributi ed osservazioni nel merito;
- la seconda è finalizzata a valutare la proposta di Piano e di Rapporto Ambientale, esaminare le osservazioni ed i pareri pervenuti, prendere atto degli eventuali pareri obbligatori.

L'Autorità procedente definisce inoltre le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico, nonché di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni.

## **Allegati estratti Documento di Piano (PTR)**

par.2.2.1 Sistema Territoriale Metropolitano

## 2.2 Sei sistemi territoriali per una Lombardia a geometria variabile

Le politiche e le programmazioni settoriali originano molteplici geometrie sul territorio e le azioni (progettuali e settoriali) che ne discendono si rivolgono a contesti differenti e ambiti definiti di volta in volta in funzione dello specifico intervento; tale complessità più difficilmente viene rilevata da visioni separate e dai differenti livelli decisionali che operano sul territorio. Il processo di integrazione delle politiche settoriali e la necessità di garantire il coordinamento nelle azioni di governo del territorio devono necessariamente confrontarsi e valorizzare tale aspetto multiforme. Il PTR individua pertanto una modalità comune di parlare del e al territorio, che tenga conto da un lato della geometria variabile che caratterizza il contesto d'azione ma che riesca, dall'altro, a fare dialogare i differenti attori.

**I Sistemi Territoriali che il PTR individua non sono ambiti e ancor meno porzioni di Lombardia perimetrata rigidamente, bensì costituiscono sistemi di relazioni che si riconoscono e si attivano sul territorio regionale, all'interno delle sue parti e con l'intorno.**

**Essi sono la chiave territoriale di lettura comune quando si discute delle potenzialità e debolezze del territorio, quando si propongono misure per cogliere le opportunità o allontanare le minacce che emergono per il suo sviluppo; sono la geografia condivisa con cui la Regione si propone nel contesto sovregionale e europeo.**

I Sistemi Territoriali si appoggiano ai territori della Lombardia in maniera articolata e interconnessa, così come ogni territorio si riconosce di volta in volta nell'uno, nell'altro o in più di un Sistema Territoriale.

Per ciascun Sistema vengono evidenziati i tratti e gli elementi caratterizzanti che lo contraddistinguono rispetto agli altri. In particolare tenendo conto di due caratteristiche uniche e distintive della Lombardia, vengono proposti il Sistema dei Laghi e del Po e Grandi Fiumi, identificati per le peculiarità che li distinguono e li rendono ricchezza e risorsa per la regione; per tutti gli altri aspetti i territori interessati appartengono anche ad altri sistemi (Montagna, Pedemontano, ...).

Ciascun comune, provincia, ente con competenze per il governo del territorio, ma anche ogni altro soggetto pubblico o privato, fino al singolo cittadino, devono identificare in uno o più dei sei sistemi proposti il proprio ambito di azione o di vita e confrontare il proprio

progetto o capacità d'azione con gli obiettivi che per ciascun Sistema del PTR vengono proposti.

Dalla cooperazione e messa in rete delle risorse attivabili si identifica il potenziale d'azione del piano.

**Gli obiettivi territoriali del PTR**, proposti per i sei Sistemi Territoriali, non si sovrappongono agli obiettivi tematici, ma sono ad essi complementari, rappresentando le priorità specifiche dei vari territori.

Così come avviene per gli obiettivi tematici, anche quelli territoriali si declinano in linee d'azione (o misure), riportate nei riquadri.

Per ogni obiettivo territoriale vengono riportati i riferimenti degli obiettivi del PTR che esso contribuisce a raggiungere.

### 2.2.1 Sistema Territoriale Metropolitan



Il Sistema Territoriale Metropolitan lombardo, ancor più rispetto agli altri Sistemi del PTR, non corrisponde ad un ambito geografico-morfologico; interessa l'asse est-ovest compreso tra la fascia pedemontana e la parte più settentrionale della Pianura Irrigua, coinvolgendo, per la quasi totalità, la pianura asciutta. Esso fa parte del più esteso Sistema Metropolitan del nord Italia che attraversa Piemonte, Lombardia e Veneto e caratterizza fortemente i rapporti tra le tre realtà regionali, ma si "irradia" verso un areale ben più ampio, che comprende l'intero nord Italia e i vicini Cantoni Svizzeri, e intrattiene relazioni forti in un contesto internazionale. Le caratteristiche fisiche dell'area sono state determinanti per il suo sviluppo storico: il territorio pianeggiante ha facilitato infatti gli insediamenti, le relazioni e gli scambi che hanno permesso l'affermarsi di una struttura economica così rilevante. La ricchezza di acqua del sistema idrografico e freatico, è stata fondamentale per la produzione agricola e la produzione di energia per i processi industriali. La Pianura Irrigua, su una parte della quale si colloca il Sistema Metropolitan, è sempre stata una regione ricca grazie all'agricoltura fiorente, permessa

dalla presenza di terreni fertili e di acque, utilizzate sapientemente dall'uomo (ne sono un esempio le risaie e le marcite).

Il Sistema Metropolitano lombardo può essere distinto in due sub sistemi, divisi dal corso del fiume Adda, che si differenziano per modalità e tempi di sviluppo e per i caratteri insediativi.

**Ad ovest dell'Adda** si situa l'area metropolitana storica incentrata sul tradizionale triangolo industriale Varese-Lecco- Milano, convergente sul capoluogo regionale, caratterizzata da elevatissime densità insediative, ma anche da grandi spazi verdi tra le conurbazioni dei vari poli. Il progressivo ampliamento dei poli urbani del Sistema Metropolitano, caratterizzato da aree residenziali, grandi industrie, oggi sovente dismesse, servizi, infrastrutture, aree libere residuali, si sovrappone alla struttura originaria inglobando vecchi tessuti agrari (le cui tracce permangono qua e là), cascine e centri rurali, un tempo autonomamente identificabili e oggi divenuti satelliti di un unico organismo.

In quest'area si distingue per i suoi caratteri peculiari l'asse del Sempione, appoggiato sulla densa conurbazione Legnano-Busto Arsizio-Gallarate. Varie circostanze (trasporti, sviluppo economico, produzione di energia idraulica, ecc) hanno qui favorito il sorgere di una zona di intensa industrializzazione, oggi in declino. Con la creazione del nuovo polo fieristico a Pero-Rho e dell'aeroporto della Malpensa, l'asse del Sempione riveste, anche oggi, un ruolo di primaria importanza nella pianificazione regionale.

**Ad est dell'Adda**, il Sistema Metropolitano è impostato sui poli di Bergamo e Brescia con sviluppo prevalente lungo la linea pedemontana, con una densità mediamente inferiore a fronte di un'elevata dispersione degli insediamenti, sia residenziali che industriali, che lo assimilano, per molti aspetti, alla "città diffusa" tipica del Veneto, ma presente anche in altre regioni, nelle quali la piccola industria è stata il motore dello sviluppo.

In realtà il Sistema Metropolitano lombardo costituisce solo la sezione centrale di un continuo urbanizzato che si estende ormai da Torino a Venezia e verso Bologna, lungo la storica via Emilia; tale sistema è incentrato sulle città attraversate, che apportano ciascuna le proprie specificità culturali ed economiche. Si tratta dunque di una realtà composita ma al tempo stesso unitaria, che deve agire in rete per affrontare e risolvere i problemi posti da uno sviluppo intenso, ma non sempre rispettoso delle caratteristiche ambientali e sociali.

Il centro del Sistema Metropolitano, la città di Milano, si colloca alla confluenza di importanti vie di comunicazione che collegano l'est e l'ovest dell'area padana ma anche l'Italia con l'Europa, nonostante la barriera costituita dall'arco alpino superata, nell'800 e

nel primo 900, con i trafori ferroviari del S. Gottardo e del Sempione. L'apertura verso il nord rafforzata da questi collegamenti ha esaltato il ruolo della regione milanese come ponte per l'Italia verso il nord Europa. Questi fattori sono stati e sono tuttora determinanti per lo sviluppo industriale e commerciale dell'area.

Lo scenario prospettato dalla realizzazione dei corridoi transeuropei vede notevolmente rafforzato il ruolo del Sistema Metropolitano lombardo, che diventa cerniera tra tre dei grandi corridoi: il corridoio V Lisbona-Kiev, il Corridoio I che attraverso il Brennero collega il Mediterraneo al nord Europa e il corridoio Genova-Rotterdam, destinato a collegare due dei principali porti europei, quali porte verso l'Atlantico e i porti asiatici. L'accessibilità internazionale si completa con il potenziamento dell'aeroporto di Malpensa e delle Autostrade del mare.

All'interno di tale visione prospettica è necessario pensare ad un'organizzazione territoriale che sia in grado di confrontarsi con una complessità che sta ben oltre i confini lombardi e con la necessità di facilitare e promuovere il sistema di relazioni che proiettano questa macro-regione ai primi posti in Europa per potenzialità in essere e opportunità di un ulteriore rafforzamento.

E' però altrettanto necessario considerare attentamente le caratteristiche del territorio lombardo così da poter fornire il contributo più adeguato alla competitività dell'intero sistema padano, valutando tuttavia con attenzione le esigenze e le specificità regionali, in particolare al fine di valorizzare l'identità lombarda.

Il Sistema Metropolitano lombardo si è sviluppato anche grazie alla **rete infrastrutturale** che lo caratterizza, che tuttavia dimostra ormai l'incapacità di soddisfare la domanda di mobilità crescente, generata all'interno dell'area tra le sue parti, dall'attrattività di funzioni con un bacino di utenza internazionale, ma anche dovuta a flussi di attraversamento. I fenomeni di congestione ormai evidenti dipendono soprattutto dall'uso del mezzo privato, che caratterizza la maggior parte degli spostamenti.

Lo sviluppo del sistema insediativo in parte è stato determinato dalla presenza di una rete ferroviaria abbastanza articolata, che tuttavia ha rivelato la necessità di agire nella realizzazione di un servizio più efficiente e in grado di invertire la tendenza all'uso del mezzo privato; il rafforzamento del Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e il miglioramento della qualità dell'offerta sono indispensabili per dare una risposta appropriata e non congestiva alla crescente domanda di mobilità tra le principali polarità urbane, tutte potenzialmente servite. Un suo efficiente potenziamento potrebbe consentire di migliorare il sistema di mobilità regionale e avviare politiche di riduzione dell'uso dell'automobile, garantendo tempi di percorrenza di

carattere urbano tra tutti i poli regionali, compresi quelli più esterni rispetto al capoluogo.

La valorizzazione del SFR da sola non è tuttavia sufficiente e deve trovare completamento in una pianificazione coerente degli insediamenti, che eviti processi di dispersione insediativa che comportano la tendenza a richiedere, a posteriori, al sistema di trasporto di risolvere i problemi di mobilità.

La congestione presente in molti poli e lungo le principali vie di accesso dimostra la necessità di interventi urgenti. Le misure attivate hanno generalmente cercato di soddisfare la domanda di mobilità senza affrontare il problema della generazione del traffico, ossia all'origine, e nella maggior parte dei casi non sono pertanto risultate da sole risolutive.

Le politiche e gli interventi sul sistema della mobilità e, in particolare, la complessa programmazione di interventi infrastrutturali devono essere accompagnate da una pianificazione responsabile e accorta nel non vanificare gli importanti investimenti (in termini economici e di occupazione di suolo) compiuti, mirando al rafforzamento di un sistema policentrico e invertendo la tendenza alla diffusione generalizzata.

Il rafforzamento del policentrismo regionale e il potenziamento dei poli secondari, cardine delle politiche territoriali regionali recenti, devono essere perseguiti in termini non antagonisti rispetto al capoluogo regionale, evitandone il depotenziamento (il che sarebbe una grave perdita per l'intero Sistema Metropolitano, per la Lombardia e per l'Italia), ma nella consapevolezza che il rafforzamento del sistema urbano regionale policentrico nel suo complesso costituisce la fondamentale ricchezza della Regione Lombardia.

Il sistema aeroportuale lombardo è attualmente costituito da tre aeroporti Milano Malpensa - aeroporto intercontinentale con funzioni di hub ma che serve anche un importante traffico charter e low-cost, Milano Linate - city airport per le relazioni dirette nazionali ed europee, Bergamo Orio al Serio - aeroporto internazionale di riferimento per i voli low cost; a questi scali si aggiunge Montichiari, con un ruolo che sta evolvendo e potenzialità molto forti.

La valorizzazione di questo insieme di aeroporti deve avvenire in un'ottica di sistema, laddove la realizzazione del sistema aeroportuale lombardo deve essere in grado di utilizzare al meglio le opportunità offerte mediante una diversificazione dei ruoli e delle offerte. L'**aeroporto di Malpensa**, in particolare, costituisce una nuova importante polarità, suscettibile di notevoli miglioramenti che ne consentano il consolidamento della posizione tra i più importanti scali europei. Il miglioramento dell'accessibilità autostradale e ferroviaria in corso di attuazione (anche se con ritardo rispetto alle nuove funzioni assunte), e la necessità di

collegamento con la rete ferroviaria nazionale, che consentirebbe l'ampliamento del bacino di utenza anche oltre i confini nazionali (verso il Canton Ticino in particolare), deve accompagnarsi con un'offerta complessiva adeguata, soprattutto in termini di qualità. In ogni caso, Malpensa costituisce una grande opportunità territoriale, capace di attrarre attività terziarie e produttive che si avvantaggiano dell'accessibilità mondiale propria di un grande aeroporto. Trattandosi di una questione che non è strettamente locale, questo processo richiede peraltro un'attenta pianificazione e una forte regia di livello regionale che sia capace di anticipare la domanda negli adempimenti amministrativi e nella predisposizione delle strutture necessarie, per favorire la ricerca di un equilibrato rapporto tra sviluppo aeroportuale e ambiente, anche allo scopo di "conquistare" i potenziali investitori sia stranieri sia italiani; nonché di gestire unitariamente il patrimonio immobiliare e di effettuare una stringente politica di marketing territoriale a livello internazionale. La finalità principale deve essere quella di attrarre e trattenere funzioni di alto rango e a forte valore aggiunto, garantendo i necessari servizi, ma anche un elevato livello di qualità territoriale, orientando uno sviluppo che non comprometta, con scelte insediative economicamente appetibili nel breve periodo, la possibilità di creare effetti positivi dal punto di vista economico, ma anche sociale ed ambientale.

Analoghe considerazioni possono essere fatte per il **nuovo polo fieristico di Rho-Pero**, servito da una stazione ferroviaria, dove confluiscono i servizi ferroviari regionali e nazionali, la linea di AC e la linea Metropolitana urbana, che costituisce una grande opportunità per il territorio circostante come attrattore di attività legate alla presenza di uno dei maggiori poli fieristici europei, ma anche "vetrina" in grado di esaltarne l'immagine sia come area di produzione manifatturiera sia, soprattutto, come area con favorevoli condizioni per l'insediamento di nuove avanzate attività. Attraverso l'efficienza del sistema infrastrutturale il polo fieristico di Rho-Pero mantiene e rafforza il legame storico con la città di Milano, che ha consolidato negli anni la competitività e l'attrattività internazionale di Fiera Milano e fornisce nel contempo opportunità di sviluppo al territorio della circostante area metropolitana.

In tale senso la possibilità di rafforzare il legame Malpensa-Fiera mostra l'opportunità di identificare un'area di forte polarizzazione per lo sviluppo che contribuisca al ridisegno territoriale e dia nuovo impulso ad aree storiche di traino economico della Lombardia.

Sull'asse Malpensa-Nuovo polo fieristico, si innestano anche i processi di trasformazione territoriale indotti da **EXPO 2015**, che riguardano l'allestimento del sito e le

opere connesse, ma potranno al contempo avere una portata e ricadute ben più ampie. La necessità di presentarsi puntuali alla data di apertura può diventare efficacemente occasione di mettere a sistema tutte le potenzialità dell'area, anche in termini di progettualità, e di veicolare in maniera positiva e risolutiva le complessità di un contesto così strategico per la Lombardia e il nord Italia, con riferimento in particolare: agli interventi per la riqualificazione paesistico/ambientale e il riassetto idrogeologico e idraulico di Milano e dei sottobacini del Po, Olona e Lambro, alla corretta integrazione tra funzioni urbane e spazi aperti e di valore naturalistico, anche per la realizzazione delle reti verdi e ecologiche, al completamento e alla riorganizzazione della mobilità, allo sviluppo dei servizi e della ricettività.

Dal punto di vista del **trasporto merci**, una criticità propria del Sistema Metropolitano è costituita dalla penetrazione nel nodo di Milano del trasporto ferroviario di attraversamento, e quindi dall'intensa circolazione di automezzi pesanti che smistano le merci anche al di fuori dell'area milanese. La realizzazione di un sistema logistico lombardo in posizione strategica con le relative infrastrutture ferroviarie porterà ad alleggerire il nodo ferroviario di Milano dal traffico che non gli è proprio, mettendo a disposizione nuova capacità per il SFR e in generale per il traffico passeggeri, con un grande contributo alla diminuzione della congestione stradale, anche di traffico pesante.

È fondamentale, inoltre, che il sistema ferroviario italiano e lombardo non manchi l'occasione dell'entrata in funzione delle nuove vie ferroviarie transalpine svizzere (S. Gottardo di base, nuovo Sempione-Lötschberg) per adeguare scali e linee ai nuovi volumi di traffico e inoltrarli direttamente alla destinazione finale senza trasferire le merci dal treno alla gomma, che significherebbe non riuscire a cogliere appieno le grandi opportunità e i vantaggi funzionali e ambientali offerti dalle nuove grandi opere ferroviarie.

Le vie ferroviarie transalpine ripropongono alla Lombardia, su basi tecnologiche più aggiornate, le stesse opportunità generate dai primi trafori ferroviari, ossia il ruolo di ponte tra l'Italia e il nord Europa. Le nuove condizioni geopolitiche mondiali, inoltre, amplificano tali opportunità, anche in considerazione del ruolo che il Mediterraneo ha assunto come primo e più rapido approdo europeo per le grandi navi porta containers da e per l'Estremo Oriente, da instradare poi verso il nord attraverso i corridoi infrastrutturali europei che interessano il territorio metropolitano.

**L'inquinamento dell'ambiente in generale e l'erosione di suolo libero**, dovuti essenzialmente ad uno sviluppo insediativo intenso con indici edificatori relativamente bassi, costituiscono una delle maggiori

criticità del sistema e uno dei maggiori pericoli per il mantenimento delle caratteristiche ambientali peculiari dell'area e per la conservazione di aree verdi non troppo frammentate.

La scomparsa dal cuore dell'area metropolitana e di tutti i comuni di più antica industrializzazione della grande fabbrica nei grandi comparti produttivi, insieme alla accresciuta tendenza alla frammentazione delle attività economiche industriali, caratterizzate da una pluralità di realtà produttive di medie e piccole dimensioni sparse sul territorio, costituisce uno dei motivi che hanno portato alla forte dispersione edilizia.

A ciò si aggiunge la tendenza alla periurbanizzazione e alla dispersione urbana, dovute ad un insieme di fattori, tra i quali gli alti costi dell'abitare e dei servizi nei grandi centri urbani, uniti ai più ridotti standard qualitativi e talora all'insicurezza e alla marginalizzazione sociale che li caratterizza.

Questo modello insediativo appare particolarmente inefficiente a causa di effetti decisamente negativi, soprattutto in termini di costi esterni di tipo ambientale, sociale e di consumo del suolo.

Queste tendenze hanno determinato nel tempo, infatti, un assetto territoriale diffusamente edificato che comporta una crescente erosione di suolo libero e una sempre maggiore domanda di mobilità, con flussi fortemente intrecciati, singolarmente di piccola entità, a cui è difficile rispondere con un sistema di servizi pubblici. Gli effetti si manifestano sia per quanto riguarda la mobilità e l'organizzazione dei servizi, sia negli impatti sulla qualità dell'ambiente.

Spesso la domanda di suolo per edificazione si rivolge ad aree verdi e ad aree agricole, con conseguente perdita di suolo di pregio. Nell'area milanese, ad esempio, la grande domanda di aree fabbricabili, sia pure per insediamenti di elevato significato culturale o sociale, ha evidenziato di recente la pericolosa tendenza a considerare le aree a parco come una riserva di aree edificabili.

D'altra parte, il processo di ristrutturazione industriale maturato negli ultimi decenni ha lasciato sul territorio del Sistema Metropolitano aree ormai inutilizzate o sottoutilizzate. Queste aree, talora di grandi dimensioni (per esempio l'ex Alfa di Arese), si trovano spesso collocate in posizioni divenute strategiche nel quadro territoriale e, sebbene in alcuni casi rappresentino potenziali minacce per l'ambiente e la salute poiché sono contaminate, costituiscono una notevole risorsa per il sistema nel suo complesso.

A fronte della dismissione di aree da parte del settore industriale, si assiste ad un progressivo e costante aumento delle aree destinate alla grande distribuzione e ai centri commerciali: la destinazione commerciale è attualmente una delle più appetibili per il recupero delle aree dismesse, ma la realtà del modello insediativo mostra come la densità di attività commerciali su grandi

superfici sia particolarmente accentuata in corrispondenza degli assi viabilistici maggiori. Anche la diffusione di grandi superfici commerciali ha originato effetti di trasformazione molto importanti, sotto il profilo insediativo (creazione di nuove polarità), ambientale (occupazione di suolo e impatto atmosferico ed acustico), della mobilità (generazione di forti flussi di movimenti su gomma), socio-economico (rischio di desertificazione commerciale nei centri urbani minori), paesaggistico (costruzioni spesso non inserite nel contesto).

La congestione stradale derivante dal modello insediativo, unita ad una propensione all'uso del trasporto individuale non controbilanciata da una adeguata rete di trasporto collettivo, contribuisce in modo significativo all'inquinamento atmosferico, che presenta da anni picchi preoccupanti nelle aree di maggior peso insediativo.

Lo **sviluppo urbano** si è concentrato in aree con ricca presenza di corsi d'acqua, motore dello sviluppo industriale, come il bacino dei fiumi Lambro, Seveso, Olona, che si identifica di fatto con la regione urbana milanese. Ciò ha comportato per questi corpi idrici un forte impatto, con modificazione e artificializzazione degli alvei, drastica riduzione delle aree di esondazione naturale e variazioni anche significative del tracciato; forte incidenza percentuale degli scarichi urbani e industriali sulla portata del corso d'acqua con effetti sull'entità delle piene e sulla qualità delle acque. Nell'area metropolitana l'alta densità urbana ha portato a criticità particolarmente significative sia per la qualità delle acque sia per il rischio idraulico, le cui possibili soluzioni implicano un elevato impatto territoriale e rilevanti effetti sul sistema socio economico.

Il ritardo con il quale Milano si è dotata di impianti di depurazione delle acque ha contribuito alla compromissione ambientale di molti fiumi e corsi d'acqua in un contesto in cui le cui caratteristiche naturalistiche originarie hanno costituito nel tempo una risorsa importante sia per la presenza di aste fluviali di grande interesse ambientale, sia per la presenza di grandi aree a parco.

Recentemente l'accresciuta attenzione per la tutela ambientale crea l'opportunità di utilizzare le nuove tecnologie per il risparmio energetico, la produzione di energie alternative e per la riduzione degli inquinamenti. È necessario tuttavia rovesciare la tendenza, fino ad oggi diffusa, ad affrontare i sintomi dei problemi ambientali più che le cause, con il risultato di un continuo aggravarsi della situazione.

**Dal punto di vista economico** il Sistema Metropolitano lombardo è una delle aree europee più sviluppate. Milano è il principale centro finanziario italiano con la presenza della Borsa e dei centri

decisionali delle maggiori società; il sistema presenta un apparato produttivo diversificato, diffuso e spesso avanzato; è sede di molte e importanti università e centri di ricerca; possiede un sistema scolastico di buon livello, una rete ospedaliera di qualità e una forza lavoro qualificata.

In alcuni settori di specializzazione l'area metropolitana spicca a livello nazionale (produzione culturale: editoria, stampa, televisione, ecc.) o internazionale (moda e design, ad esempio). Inoltre, la presenza di un importante sistema fieristico, a partire dal nuovo polo di Rho-Pero, di una ragguardevole capacità ricettiva alberghiera e di un sistema di reti telematiche, che sta diventando sempre più diffuso, contribuiscono alla qualità e all'efficienza del tessuto produttivo. Il sistema produttivo, la presenza del sistema fieristico, la presenza di importanti centri decisionali fanno sì che l'area sia una meta rilevante nel contesto regionale e nazionale per il turismo d'affari, per il quale si sente ancora la mancanza di un polo congressuale di eccellenza.

Molte sono le città d'arte e i beni che rivestono una notevole importanza a livello culturale, cui si accompagnano strutture museali e manifestazioni culturali di elevata qualità. Tuttavia dal punto di vista turistico le potenzialità non sono ancora completamente valorizzate, considerando che Milano risulta ancora la meta più nota e richiesta, mentre in secondo ordine rimangono altre possibili attrattive, quali i laghi, altre città capoluogo e non con vestigia storiche, il sistema dei parchi regionali,...

L'area metropolitana è anche luogo di innovazione, grazie alla presenza di centri di ricerca, università, imprese importanti, relazioni. Tuttavia, la ridotta propensione all'innovazione del tessuto produttivo, costituito prevalentemente da aziende di piccole e medie dimensioni, potrebbe costituire sempre più un pericolo di fronte ai mercati internazionali, in cui la capacità di innovazione è ormai fattore di competitività. In questo sistema produttivo, grande importanza hanno avuto per i distretti e hanno tuttora sotto forme differenti per i metadistretti le relazioni tra imprese di diverse dimensioni, tra committente e subfornitore, tra luoghi dell'innovazione e luoghi della conoscenza pratica, che hanno permesso la circolazione di conoscenza e la capacità di innovazione. Tali relazioni, che accompagnano il processo di internazionalizzazione di molte imprese dell'area e la ricerca continua di innovazione dei metadistretti a scala globale, avvengono sempre più a distanza, soprattutto grazie all'avvento delle nuove tecnologie, ma sono ancora molto radicate sul territorio e mantenute attraverso rapporti personali.

Nonostante questi elementi economici positivi, rimangono numerose sacche di marginalità e disparità sociale, sia tra gli italiani sia tra gli immigrati. Se la nuova immigrazione, presente in maniera rilevante grazie alle opportunità lavorative offerte, è una realtà ormai consolidata, rimane ancora poco inserita dal punto di vista sociale, nonostante ne sia riconosciuto il suo ruolo nell'economia dell'area.

La scarsa **qualità ambientale**, che si riscontra diffusamente, comporta rischi per lo sviluppo futuro, poiché determina una perdita di competitività nei confronti dei sistemi metropolitani europei concorrenti, inducendo organizzazioni scientifiche avanzate e investitori a scegliere altre localizzazioni in Italia e all'estero. Infatti, la qualità della vita, di cui la qualità ambientale è elemento fondamentale, è una caratteristica essenziale dell'attrattività di un luogo e diventa determinante nella localizzazione non solo delle famiglie ma anche di alcune tipologie di imprese, soprattutto di quelle avanzate.

Il quadro complessivo consente al Sistema Territoriale Metropolitano, spesso sintetizzato con il suo cuore, Milano, di essere uno degli apici del "pentagono" costituito dalle maggiori aree urbane europee (indagine ESPON), anche se un forte peso negativo riguarda aspetti di una certa rilevanza come quello dei trasporti e della presenza di centri decisionali di importanza europea e mondiale. Milano, pur essendo un centro di prima categoria per quanto riguarda l'innovazione (in campi quali i materiali, la moda, il design, la chimica), non arriva ad essere un nodo di carattere globale soprattutto a causa di criticità legate ad aspetti di carattere ambientale e di qualità insediativa.

Dal punto di vista del **paesaggio**, l'area metropolitana soffre di tutte le contraddizioni tipiche di zone ad alta densità edilizia e in continua rapida trasformazione e crescita. Questo fa sì che a fronte di un ricco patrimonio culturale - sono infatti presenti nell'area metropolitana lombarda città d'arte, singoli monumenti importanti e istituzioni culturali ed espositive di grande prestigio - si assista ad un peggioramento della qualità dei luoghi dell'abitare. I processi convulsi di crescita hanno in questi anni spesso cancellato o compromesso gli originari sistemi e strutture organizzative della città e del territorio, secondo logiche e disegni di cui spesso si fa fatica a cogliere il senso e l'unitarietà.

I processi conturbativi stanno in molti casi portando alla saldatura di nuclei una volta distinti secondo modelli insediativi lineari o diffusi che perseguono troppo spesso logiche funzionali avulse da quelle su cui si è storicamente costruito, caratterizzato e valorizzato il territorio. Gli sviluppi infrastrutturali tendono anch'essi a sovrapporsi al territorio, lacerandone i sistemi di

relazione esistenti, ignorandone le regole costitutive e spesso senza provare a proporre di altrettanto pregnanti.

Il contenimento della diffusività dello sviluppo urbano costituisce ormai per molte parti dell'area una delle grandi priorità anche dal punto di vista paesaggistico e ambientale, per garantire un corretto rapporto tra zone costruite ed aree non edificate, ridare spazio agli elementi strutturanti la morfologia del territorio, in primis l'idrografia superficiale, restituire qualità alle frange urbane ed evitare la perdita delle centralità urbane e delle permanenze storiche in un indifferenziato continuum edificato. Riconoscere, quali elementi fondamentali della pianificazione e progettazione locale, il "disegno" del verde agricolo e urbano, la valorizzazione della struttura storica di insediamenti e reti, la salvaguardia e in molti casi la riqualificazione dei corsi d'acqua, diviene un'operazione opportuna e necessaria per la corretta definizione dello sviluppo futuro di questi territori.

La grande trasformazione indotta dai principali interventi infrastrutturali ferroviari costituisce in tal senso un'occasione non ripetibile per ri-assegnare ordine ed identità a territori che assistono negli ultimi anni alla continua erosione, se non allo sgretolamento, delle regole insediative e delle connotazioni paesaggistiche che gli erano proprie, senza più riconoscersi spesso né nel paesaggio urbano né in quello agrario. L'attenta definizione del tracciato, la progettazione integrata del manufatto, il trattamento dei territori contermini all'infrastruttura divengono opportunità di costruzione di nuove relazioni percettive, strutturali e simboliche nonché di realizzazione di nuovi sistemi verdi.

È necessario superare in generale quella scarsa attenzione alla tutela del paesaggio che porta a valorizzare il singolo bene senza considerare il contesto, oppure a realizzare opere infrastrutturali ed edilizie, anche minori, di scarsa qualità architettonica e senza attenzione per la coerenza paesaggistica, contribuendo in questo modo spesso al loro rifiuto da parte delle comunità interessate.

Tutto ciò costituisce un grave pericolo di banalizzazione del paesaggio con perdita di importanti specificità storiche e culturali e con il pericolo che il grande patrimonio storico-culturale venga oscurato da un'immagine grigia e triste del vivere di un Sistema Metropolitano convulso che fatica a credere in un progetto collettivo che possa valorizzare quanto la storia gli ha consegnato e a proporre qualcosa di significativo e qualificato da lasciare alle future generazioni, quale felice testimonianza della cultura del territorio e del paesaggio di questa fase dello sviluppo lombardo.

Molte delle carenze sopra segnalate sono la conseguenza della difficoltà di coordinamento

interistituzionale e la mancanza di una visione globale, che impedisce di intervenire tempestivamente per cogliere le opportunità che si presentano o di prendere i provvedimenti necessari, con il rischio di venire superati o distaccati dalle aree metropolitane europee con le quali il Sistema Metropolitano lombardo si confronta.

#### Analisi SWOT

##### PUNTI DI FORZA

###### Ambiente

- Abbondanza di risorse idriche
- Presenza o prossimità di molti Parchi regionali e aree protette

###### Territorio

- Morfologia territoriale che facilita gli insediamenti e gli scambi
- Posizione strategica, al centro di una rete infrastrutturale importante di collegamento al resto d'Italia, all'Europa e al mondo
- Dotazione di una rete ferroviaria locale articolata, potenzialmente in grado di rispondere ai bisogni di mobilità regionale
- Dotazione di un sistema aeroportuale significativo

###### Economia

- Presenza del polo fieristico italiano a maggiore attrattività e di un importante sistema fieristico
- Eccellenza in alcuni campi produttivi ed innovativi (es. moda e design)
- Presenza di molte e qualificate università e centri di ricerca
- Presenza di forza lavoro qualificata e diversificata
- Presenza del principale centro finanziario italiano, sede della borsa
- Sistema ricettivo importante e presenza di fattori di attrazione turistica di rilievo (affari e cultura)
- Forte attrattività della città di Milano dal punto di vista turistico
- Presenza di un vivace centro di produzione culturale, editoriale, teatrale e televisiva
- Elevata propensione all'imprenditorialità
- Apparato produttivo diversificato, diffuso e spesso avanzato

###### Paesaggio e patrimonio culturale

- Presenza di parchi di considerevoli dimensioni e di grande interesse naturalistico
- Numerose città d'arte e prestigiose istituzioni espositive (Triennale)
- Aste fluviali di grande interesse dal punto di vista ambientale, paesaggistico e turistico

- Presenza di una realtà paesaggistica di valore, centri storici con una propria identità culturale, rete di navigli di interesse storico-paesaggistico

###### Sociale e servizi

- Sistema scolastico complessivamente buono, anche in termini di diffusione sul territorio
- Integrazione di parte della nuova immigrazione
- Rete ospedaliera di qualità

##### PUNTI DI DEBOLEZZA

###### Ambiente

- Elevato livello di inquinamento: atmosferico, delle acque, acustico, elettromagnetico, del suolo
- Presenza di impianti industriali a rischio di incidente rilevante

###### Territorio

- Elevato consumo di suolo determinato da una forte dispersione degli insediamenti
- Elevata congestione da traffico veicolare e dei mezzi pubblici nei principali poli e sulle vie di accesso ai poli principali
- Inadeguatezza delle infrastrutture per la mobilità rispetto ad una domanda sempre più crescente
- Spostamenti nelle conurbazioni e nelle aree periurbane fondati prevalentemente sul trasporto su gomma
- Scarsa considerazione nei nuovi collegamenti delle polarità di nuova formazione (es. Malpensa rispetto alla rete nazionale)
- Trasporto merci ferroviario di attraversamento che penetra nel nodo milanese
- Difficoltà di "fare rete" tra le principali polarità del Sistema Metropolitano
- Mancanza di una visione d'insieme e difficoltà di coordinamento tra enti locali per la pianificazione di area vasta e la gestione degli impianti di scala sovra comunale

###### Economia

- Mancanza di un polo congressuale di rilevanza internazionale
- Percezione mancata o debole della complessità e dei problemi emergenti e irrisolti che devono essere affrontati per far fronte alle sfide della competitività internazionale
- Diffusione produttiva e tessuto caratterizzato da aziende di piccole dimensioni che non facilita ricerca e innovazione
- Elevata presenza di un'agricoltura di tipo intensivo ambientalmente non sostenibile

#### **Paesaggio e patrimonio culturale**

- Bassa qualità degli insediamenti e dell'edificazione recente, dal punto di vista formale, funzionale e della vivibilità
- Scarsa attenzione alla tutela del paesaggio e tendenza alla tutela del singolo bene paesaggistico estraniandolo dal contesto
- Edificazione diffusa a bassa densità, che porta all'erosione di aree verdi, a parco, agricole o di pregio
- Scarsa qualità architettonica e inserimento paesaggistico delle opere infrastrutturali che contribuisce al loro rifiuto da parte delle comunità interessate
- Percezione di un basso livello di qualità della vita, in particolare per la qualità dell'ambiente e la frenesia del quotidiano, in un'economia avanzata in cui l'attenzione a questi aspetti diventa fondamentale

#### **Sociale e servizi**

- Difficoltà a facilitare l'integrazione di parte della nuova immigrazione
- Presenza di sacche di marginalità e disparità sociale, in particolare in alcune zone delle grandi città

#### **OPPORTUNITÀ**

##### **Ambiente**

- Possibilità di ottenere buoni risultati nella riduzione delle differenti tipologie di inquinamento cui è sottoposta l'area attraverso la ricerca, in particolare sfruttando modalità innovative
- EXPO - concentrare in progetti di significativo impatto le compensazioni per la realizzazione di EXPO, attivando sinergie con progetti di Sistemi Verdi, strutturazione delle reti verdi ed ecologiche, azioni per la valorizzazione del sistema idrografico e per la riqualificazione dei sottobacini

##### **Territorio**

- Riconsiderazione del sistema di mobilità regionale e conseguente riduzione dell'uso dell'automobile, oltre all'avvio di una seria politica territoriale di potenziamento dei poli esterni al capoluogo connessa all'entrata a regime del Servizio Ferroviario Regionale;
- Maggiore funzionalità del nodo ferroviario di Milano per il SFR e allontanamento di quote significative di traffico pesante dal nodo metropolitano centrale con risvolti positivi anche sulla qualità dell'aria attraverso la realizzazione di un sistema logistico

lombardo con le relative infrastrutture ferroviarie di scorrimento esterne

- Sviluppo della rete ferroviaria nazionale per il traffico merci in cooperazione con la realizzazione delle nuove vie ferroviarie transalpine svizzere (San Gottardo, Sempione-Lötschberg)
- Valorizzazione della polarità urbane complementari rendendo l'assetto territoriale più sostenibile rispetto all'attuale modello insediativo
- Possibilità di attuare la riconversione di aree dismesse di grandi dimensioni
- Ridisegno in senso multipolare della regione metropolitana con uno sviluppo insediativo più sostenibile attraverso la realizzazione del corridoio V
- Riequilibrio territoriale e produttivo connesso al pieno funzionamento di Malpensa
- EXPO - rafforzare le connessioni dell'Area EXPO e Nuova Fiera Rho-Pero con Milano, promuovendo una nuova centralità vitale; recuperare contesti degradati e di dismissione valorizzando le progettualità e l'azione di rinnovamento per migliorare i contesti paesaggistici e ambientali

#### **Economia**

- Presenza di aree industriali dismesse di grandi dimensioni e di elevata accessibilità per l'insediamento di impianti produttivi e di servizio (verde compreso)
- Possibilità di valorizzazione territoriale e produttiva connesse all'operatività della nuova fiera
- Possibilità di cooperazione con altri sistemi metropolitani italiani ed europei finalizzata a obiettivi di innovazione, condivisione di conoscenza, di competitività, di crescita sostenibile
- Ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse, condivisione di servizi e intervento comune nell'affrontare i problemi del sistema, migliorandone nel complesso la competitività attraverso la cooperazione con le altre realtà che fanno parte del Sistema Metropolitano del Nord Italia
- EXPO - sviluppare e promuovere il sistema dei servizi, riorganizzare e rafforzare il sistema della ricettività nelle diverse tipologie, privilegiando la qualità dell'offerta

#### **Paesaggio e patrimonio culturale**

- Maggiore fruizione e visibilità anche in termini turistici attraverso la creazione di una rete tra istituzioni culturali, anche al di fuori della regione
- Miglioramento della qualità di vita attraverso la realizzazione di una rete di parchi e aree a verde pubblico
- EXPO: garantire che l'allestimento dell'area EXPO sia occasione per promuovere la qualità

progettuale dell'inserimento paesistico, in particolare per le realizzazioni permanenti; strutturare la rete del verde regionale, mettendo a sistema le risorse ambientali e paesistiche e coordinando le iniziative a partire dall'impulso delle realizzazioni EXPO; promuovere la messa a sistema del patrimonio culturale e identificare opportunità sostenibili nel lungo periodo per il recupero e la valorizzazione del patrimonio storico-culturale presente

#### MINACCE

##### Ambiente

- Ulteriore riduzione della biodiversità a causa della tendenza alla progettazione di insediamenti e infrastrutture su un territorio saturo
- Rischio idraulico elevato in mancanza di un'attenta pianificazione territoriale e di una maggiore tutela della naturalità dei corsi d'acqua
- Peggioramento della qualità ambientale verso limiti irreversibili a causa del mancato intervento decisionale in materia di sostenibilità
- EXPO – aggravare la delicata situazione idraulica e di qualità paesistico/ambientale dell'area

##### Territorio

- Rischio di non affrontare direttamente il problema della generazione del traffico alla radice a causa della rincorsa continua al soddisfacimento della domanda di mobilità individuale
- Rischio di un depotenziamento del polo di Milano a causa della mancanza di un progetto complessivo per il Sistema Metropolitano
- Congestione da traffico merci per un mancato sviluppo della rete nazionale prima dell'entrata in funzione a pieno regime delle nuove vie ferroviarie transalpine svizzere (San Gottardo, Sempione-Lötschberg)
- EXPO – incrementare la congestione delle aree in carenza del coordinamento e dell'armonizzazione delle iniziative di rafforzamento dell'accessibilità

##### Economia

- Rischio che le città e aree metropolitane europee in competizione con Milano attuino politiche territoriali, infrastrutturali e ambientali più efficaci di quelle lombarde e che di conseguenza l'area metropolitana perda competitività nel contesto globale
- Abbandono da parte di investitori e organizzazioni scientifiche avanzate, e incapacità di attrarre di nuovi a causa di problemi legati alla qualità della vita

- EXPO – benefici sullo sviluppo di nuove attività limitato all'evento e alle aree più prossime

##### Paesaggio e patrimonio culturale

- Rischio di una banalizzazione del paesaggio con perdita di importanti specificità storiche e culturali a causa della mancata attenzione al tema paesaggistico
- Riproduzione delle caratteristiche negative che hanno spinto all'allontanamento dai luoghi di intensa urbanizzazione per ricercare una migliore qualità della vita (ambientale, sociale) nelle località di destinazione
- Diffusione, anche all'estero, di una percezione distorta del vivere nel Sistema Metropolitano lombardo, un'immagine grigia che potrebbe oscurare la bellezza del grande patrimonio storico-culturale ivi presente
- EXPO – limitata attenzione al contesto paesistico/ambientale nella realizzazione degli interventi permanenti

#### OBIETTIVI DEL SISTEMA TERRITORIALE METROPOLITANO

ST1.1 Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale (ob. PTR 7,8,17)

- Prevenire e ridurre i livelli di inquinamento acustico generati dalle infrastrutture di trasporto (stradale, ferroviario e aeroportuale) e dagli impianti industriali soprattutto in ambito urbano.
- Ridurre l'inquinamento atmosferico, con una specifica attenzione alle zone di risanamento per la qualità dell'aria, agendo in forma integrata sul sistema di mobilità e dei trasporti, sulla produzione ed utilizzo dell'energia, sulle emissioni industriali e agricole.
- Promuovere la gestione integrata dei rischi presenti sul territorio, con particolare riferimento agli impianti industriali che si concentrano nella zona del nord Milano.
- Tutelare il suolo e le acque sotterranee dai fenomeni di contaminazione e bonifica dei siti contaminati anche attraverso la creazione di partnership pubblico-private sostenute da programmi di marketing territoriale.

ST1.2 Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale (ob. PTR 14, 17)

- Sviluppare politiche per la conoscenza e la tutela della biodiversità vegetale e animale sostenuta dal mosaico di habitat che si origina in città.
- Sviluppare la rete ecologica regionale attraverso la tutela e il miglioramento della funzionalità ecologica dei corridoi di connessione e la tutela e valorizzazione delle aree naturali protette, con particolare riguardo a quelle di cintura metropolitana, che rivestono un ruolo primario per il riequilibrio per la fruizione e la ricreazione dei residenti costituendo ambiti privilegiati per la sensibilizzazione ambientale e fattore di contenimento delle pressioni generate dalla tendenza insediativa
- Valutare la possibilità di un sistema di incentivi che favorisca la presenza di un settore agricolo che contemperisca le esigenze di un'adeguata produttività con un basso impatto ambientale
- Promuovere l'efficienza energetica nel settore edilizio e della diffusione delle fonti energetiche rinnovabili: in particolare il geotermico a bassa entalpia, sfruttando la disponibilità di acqua di falda a bassa profondità, e il solare termico

ST1.3 Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità  
(ob. PTR 16, 17)

- Ripristinare gli alvei dei fiumi e realizzare politiche per la tutela dei fiumi e per la prevenzione del rischio idraulico, in particolare del nodo di Milano, anche attraverso una maggiore integrazione degli interventi con il contesto ambientale e paesaggistico.
- Ridurre l'inquinamento delle acque e riqualificare i corsi d'acqua (con particolare riferimento a Seveso, Lambro e Olona) innalzando progressivamente la qualità delle acque

ST1.4 Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia  
(ob. PTR 2, 13)

- Creare un efficace sistema policentrico condiviso in una visione comune, attraverso il potenziamento dei poli secondari complementari evitando il depotenziamento di Milano
- Creare un polo regionale intorno all'aeroporto di Malpensa che ricomprenda anche il polo fieristico di Rho-Però, grazie ad un progetto condiviso di valorizzazione e messa a sistema delle risorse territoriali esistenti e la piena valorizzazione delle

opportunità offerte dal funzionamento dell'aeroporto e dalla possibilità di collegamenti con il nodo di Novara (che costituisce il collegamento con il porto di Genova)

- Realizzare le opere infrastrutturali necessarie a favorire l'accessibilità trasportistica su gomma favorendo il perfezionamento della rete stradale e in specie realizzando le opere finalizzate al perfezionamento delle relazioni tra i poli secondari del sistema territoriale, con particolare riferimento al sistema viabilistico pedemontano, alla tangenziale est esterna e al collegamento autostradale Milano-Brescia.
- Ridurre la tendenza alla dispersione insediativa, privilegiando la concentrazione degli insediamenti presso i poli e pianificando gli insediamenti coerentemente con il SFR

ST1.5 Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee  
(ob. PTR 2, 12, 24)

- Sviluppare politiche territoriali, ambientali infrastrutturali atte a rendere competitivo il sistema urbano metropolitano lombardo con le aree metropolitane europee di eccellenza, puntando, in particolare, alla valorizzazione del patrimonio storico-culturale e paesaggistico, e atte altresì a migliorare la qualità della vita e a renderne manifesta la percezione.
- Valorizzare in termini di riequilibrio economico e territoriale, e di miglioramento della qualità ambientale, i territori interessati dagli interventi infrastrutturali per il collegamento con i nuovi valichi ferroviari del San Gottardo e del Sempione-Lötschberg.
- Valutare nel realizzare il Corridoio 5 non solo le opportunità economiche del trasporto, ma anche le potenzialità di riequilibrio dell'assetto insediativo regionale e di miglioramento della qualità ambientale delle aree attraversate, da governare anche attraverso l'istituzione di uno specifico Piano d'Area.

ST1.6 Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili  
(ob. PTR 2, 3, 4)

- Potenziare il Servizio Ferroviario Regionale, atto a favorire le relazioni interpolo, ed estensione dei Servizi Suburbani a tutti i poli urbani regionali, così da offrire una valida alternativa modale al trasporto

tecnologica, formativi, di condivisione della conoscenza, di competitività, di sviluppo.

- Promuovere interventi tesi alla cooperazione con le altre realtà del Sistema Metropolitano del Nord Italia finalizzati ad ottimizzare l'utilizzo delle risorse e a condividere attrezzature territoriali e servizi, a migliorare la competitività complessiva e ad affrontare i problemi del più vasto sistema insediativo.

potenziamento della Rete Ecologica e la realizzazione di Sistemi Verdi

- Incrementare la ricettività turistica, attraverso la realizzazione di strutture a basso impatto, il riuso e il recupero di insediamenti dimessi sia nei contesti urbani sia in ambiti agricoli, con attenzione a promuovere la mobilità dolce e con l'uso del mezzo pubblico

ST1.10 Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio  
(ob. PTR 5, 12, 18, 19, 20)

- Valorizzare gli elementi paesaggistici costituiti dal sistema delle bellezze artistiche, architettoniche e paesaggistiche diffuse nell'area, costituite da elementi storici diffusi (ville con parco, santuari e chiese, sistemi fortificati testimonianze di archeologia industriale) e da presenze riconoscibili del paesaggio agrario (cascine, tessitura della rete irrigua, filari, molini, navigli) al fine di percepirne la natura di sistema atto a contribuire al miglioramento della qualità ambientale complessiva, a produrre una maggiore attrazione per il turismo e a favorire l'insediamento di attività di eccellenza.
- Aumentare la competitività dell'area, migliorando in primo luogo l'immagine che l'area metropolitana offre di sé all'esterno e sfruttando l'azione catalizzatrice di Milano
- Valorizzare e riqualificare le aree di particolare pregio nell'ambito del Sistema Metropolitano attraverso progetti che consentano la fruibilità turistica-ricreativa

#### Uso del suolo

- Limitare l'ulteriore espansione urbana
- Favorire interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio
- Conservare i varchi liberi, destinando le aree alla realizzazione della Rete Verde Regionale
- Evitare la dispersione urbana
- Mantenere la riconoscibilità dei centri urbani evitando le saldature lungo le infrastrutture
- Realizzare nuove edificazioni con modalità e criteri di edilizia sostenibile
- Nelle aree periurbane e di frangia, contenere i fenomeni di degrado e risolvere le criticità presenti, con specifico riferimento alle indicazioni degli Indirizzi di tutela del Piano Paesaggistico

ST1.11 EXPO – Creare le condizioni per la realizzazione ottimale dell'evento e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio (ob. PTR 2,9,10,11,12,14,19,20,21)

- Garantire la governance di tutti i processi di allestimento del sito e delle opere connesse
- Promuovere la qualità progettuale e l'inserimento paesistico con particolare attenzione alle strutture permanenti
- Progettare la Rete Verde Regionale per un ambito allargato, coordinando le iniziative connesse all'allestimento del sito e le opere di compensazione e mitigazione ambientale, con la valorizzazione del sistema agricolo-forestale e delle acque, la riqualificazione paesistico/ambientale dei bacini di riferimento, il

- o la tutela dei Siti UNESCO
- o la tutela dei Geositi di rilevanza regionale
- o la salvaguardia e valorizzazione dei Belvedere e delle visuali sensibili.
- Individua le **tematiche di rilevanza regionale** che devono guidare le azioni locali verso l'attuazione di obiettivi regionali di ampia portata:
  - o La tutela e valorizzazione del sistema complessivo dei centri, nuclei e insediamenti storici
  - o L'attenta pianificazione e progettazione delle aree libere ai fini della definizione della rete verde di ricomposizione dei paesaggi regionali, che agisce in sinergia con la rete ecologica regionale perseguendo però obiettivi propri
  - o La tutela e valorizzazione della viabilità storica e di quella di interesse paesaggistico
  - o L'attenzione prioritaria agli interventi di riqualificazione e di recupero di ambiti ed aree degradati o dismessi in quanto opportunità unica e non ripetibile di ricomposizione e di riassegnazione di significato a luoghi che l'hanno perso
  - o L'attento inserimento paesaggistico di infrastrutture tecnologiche ed energetiche e delle reti della mobilità.

Riferimento. PTR – Piano Paesaggistico

### 3.4 Piani Territoriali Regionali d'Area

I Piani Territoriali Regionali d'Area (PTRA) si pongono essenzialmente quali atti di programmazione per lo sviluppo di territori interessati, condividendo con gli enti locali le principali azioni atte a concorrere ad uno sviluppo attento alle componenti ambientali e paesistiche, che sia occasione di promozione della competitività regionale e di riequilibrio dei territori.

Il PTR individua come prioritari i PTRA di seguito indicati:

**PTRA1 – Quadrante Ovest** Il Piano d'Area Malpensa attualmente costituisce l'unico esempio lombardo di Piano d'Area Regionale approvato (l.r. del 12.4.1999, n.10). Il piano è stato promosso con l'intento di programmare e coordinare le strategie per lo sviluppo economico sociale e la valorizzazione ambientale del territorio interessato all'insediamento dell'aeroporto intercontinentale Malpensa 2000. Esso si è articolato in tematiche riguardanti il potenziamento del sistema della mobilità, la tutela e valorizzazione ambientale e paesistica, la promozione dello sviluppo economico urbano e l'impatto dell'infrastruttura aeroportuale, nella

parte più direttamente progettuale degli interventi sul territorio; sono state sviluppate indicazioni di priorità, fasi temporali di attuazione (infrastrutture viarie e interventi sull'ambiente), linee guida per gli investimenti di sviluppo economico urbano ritenuti di importanza strategica.

La presenza dell'aeroporto, se da un lato ha apportato valore aggiunto all'area in cui si colloca creando dinamiche economiche positive con crescita dell'occupazione e aumento della ricettività turistica, dall'altro ha prodotto una serie di impatti negativi sulle aree naturali circostanti (Parco del Ticino in particolare) oltre a fenomeni di inquinamento. Le trasformazioni dirette ed indotte hanno infatti nel complesso determinato una progressiva riduzione delle aree naturali, fenomeni di marginalizzazione e degrado delle componenti ambientali e paesaggistiche del territorio.

L'obiettivo del consolidamento di Malpensa, anche nell'ottica della salvaguardia degli investimenti realizzati da Regione Lombardia, è funzionale allo sviluppo della competitività regionale e per realizzarsi dovrà essere correlato alla possibilità di garantire un livello di accessibilità analogo a quello dei maggiori aeroporti europei. In questo sistema territoriale delicato, caratterizzato da problematiche e dinamiche complesse, è necessario comporre un quadro di riferimento più articolato che tenga conto delle condizioni insediative dell'area, delle sue contraddizioni e delle risorse disponibili per sostenere gli obiettivi di qualità auspicabili. Il completamento nel 2009 dell'efficacia del Piano Territoriale d'Area coincide con un momento di particolare trasformazione, in cui è possibile identificare la parte nord-ovest del territorio regionale come una polarità strategica, per il livello di relazioni che si stanno sviluppando con le regioni del Centro-Europa attraverso la realizzazione di importanti opere (nuovo traforo del Gottardo, traforo del Lotschberg) e per le nuove relazioni che si vengono a configurare nell'area lungo la direttrice Torino-Novara-Milano-Venezia e le province dell'asse pedemontano (Alta velocità).

L'ambito di piano interessa due importanti sistemi territoriali della Regione: l'area metropolitana e il Sistema Pedemontano per i quali l'aeroporto diventa occasione di rilancio economico e di attivazione di relazioni nuove.

Per approfondire le tematiche connesse allo sviluppo di tale contesto è in corso il "Progetto Complessità Territoriali", promosso dal Ministero delle Infrastrutture, che vede come partner Regione Lombardia, Provincia di Varese e Parco lombardo della valle del Ticino. I risultati del progetto, anche attraverso la partecipazione allargata agli attori locali, affrontano alle diverse scale gli scenari evolutivi di una delle aree più competitive della regione.

### 3. PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI DI ACCESSIBILITA' TERRESTRE

#### 3.1 STRUMENTI DI RIFERIMENTO PER MALPENSA

a) Accordi a contenuto **multisetoriale**:

<i>n. rif.</i>	<i>Accordo</i>	<i>tra</i>	<i>in data</i>
<b>1</b>	<b>Accordo di Programma Quadro "Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000" in attuazione dell'Intesa istituzionale di programma tra il Governo della Repubblica e la Giunta della Regione Lombardia, sottoscritta il 3 marzo 1999</b>	Regione Lombardia Min. Trasporti e navigazione Min. LL.PP. FS FNM ANAS Soc. Pedemontana S.p.A. Soc. Autostrade S.p.A.	<i>3 settembre 1999</i>
<b>2</b>	<b>Intesa Generale Quadro con la Regione Lombardia</b> in attuazione della L. 443/2001 (c.d. "Legge Obiettivo")	Presidente Consiglio Ministri Presidente Regione Lombardia Min. Infrastrutture e trasporti Min. Ambiente e tutela territ. Min. Affari regionali Min. Beni e attività culturali	<i>11 aprile 2003</i>
<b>3</b>	<b>Protocollo d'intesa per l'accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa e il potenziamento della viabilità di adduzione in provincia di Varese</b>	Regione Lombardia Ministero Infrastrutture Provincia di Varese RFI S.p.A. ANAS S.p.A.	<i>26 marzo 2007</i>

*b) Accordi specifici relativi al sistema **viario**:*

<b>4</b>	<b>Convenzione per il cofinanziamento della progettazione di interventi stradali di accessibilità a Malpensa 2000</b>	Regione Lombardia ANAS	<i>29 ottobre 1999</i>
<b>5</b>	<b>Accordo Programma Quadro "Riqualificazione e potenziamento del Sistema Autostradale e della Grande Viabilità della Regione Lombardia</b>	Presidente Consiglio Ministri Presidente Regione Lombardia	<i>3 aprile 2000</i>

*c) Accordi specifici relativi al sistema **ferroviario**:*

<b>6</b>	<b>Accordo operativo concernente la realizzazione di un collegamento ferroviario Lugano – Mendrisio – Varese - Aeroporto di Malpensa</b>	Regione Lombardia Repubblica e Cantone Ticino.	<i>25 luglio 2000</i>
<b>7</b>	<b>Protocollo d'intesa per la definizione degli interventi a completamento e adeguamento del sistema dei trasporti su ferro per l'area della Brianza</b>	Regione Lombardia Min. Trasporti e navigazione Provincia di Milano Provincia di Lecco F.S. S.p.A. F.N.M.E. S.p.A. Comune di Milano EE.LL. interessati	<i>13 febbraio 2001</i>
<b>8</b>	<b>Protocollo d'intesa per la definizione degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione nella rete europea</b>	Regione Lombardia R.F.I. S.p.A.	<i>4 luglio 2002</i>

### 3.2 QUADRO DELLO STATO DI ATTUAZIONE

#### INFRASTRUTTURE PER L'ACCESSIBILITA' A MALPENSA

#### *Cosa è stato fatto*

	Collegamento SS 336 - Malpensa
	Terza corsia A8 fino a Busto Arsizio
	Boffalora (A4) - Malpensa
	Quarta corsia A4 Milano-Bergamo
	Miglioramento viabilità secondaria di adduzione all'aeroporto dai comuni del comparto (Magnago, Vanzaghello,...)
	Variante S.P. 28 a Cardano al Campo
	Linea ferroviaria Malpensa Express
	Quadruplicamento tratta Pioltello - Treviglio
	Raddoppio linea Bergamo - Treviglio

Passante Ferroviario di Milano – Collegamento linee BG-BS-VE
Quadruplicamento Bovisa-Saronno
Raddoppio Saronno-Rescaldina
Interramento della tratta di Busto Arsizio
Nodo di Novara - nuova stazione FNM
Nuovo piano del ferro stazione di Cadorna FNM
Ammodernamento tecnologico rete FNM
Riqualificazione stazione Cadorna FNM per Terminale Malpensa Express
Quadruplicamento Cadorna –Bovisa
Collegamento tratta FNM da MXP con linea FS in direzione Gallarate-Varese (Raccordo “X”)
Collegamento delle linee Lodi-Bologna/Pavia-Genova con Bovisa-MXP (FNM) tramite Passante di Milano
AV Milano – Bologna
AV Torino-Milano (tratta Novara-Milano)
Completamento galleria di Castellanza FNM

	Acquisto n. 6 treni dedicati per il Servizio Malpensa
--	---

***Quali miglioramenti di accessibilità all'aeroporto?***

*Gli interventi finalizzati a dare una prima risposta alla necessità di collegamento di Malpensa sono stati orientati prioritariamente al potenziamento ed alla riorganizzazione della maglia infrastrutturale esistente, riarticolandone la struttura anche in attesa della realizzazione delle opere programmate. Di particolare rilievo la realizzazione della bretella Boffalora-Malpensa quale risposta ad un accesso diretto dal Piemonte e ad un duplicamento dei collegamenti autostradali da Milano per garantire un accesso rapido all'aeroporto anche in caso di blocco per incidenti o altro motivo.*

*Da segnalare anche la realizzazione dell'AV Milano-Bologna che, attraverso il collegamento di Malpensa con Milano-Centrale, permetterà di ridurre il tempo di percorrenza Malpensa- Bologna a 1h 49'.*

*Cosa si sta facendo e quando verrà completato*

quando	tipo	opera	Situazione
<b>2010</b>	<b>giugno/settembre</b>	 Collegamento Centrale – Garibaldi – Bovisa – MPX	In fase di completamento l'installazione dei sistemi di sicurezza per l'integrazione delle reti

<b>2011</b>	<b>dicembre</b>		Collegamento ferroviario Novara-Torino-MPX: raddoppio Vanzaghello-Turbigo e interconnessione AV- FNM nodo di Novara	Assegnata gara per raddoppio Vanzaghello Turbigo.  Sul progetto definitivo relativo all'interconnessione, redatto da FERROVIENORD, è stata espletata la Conferenza di Servizi ministeriale
-------------	-----------------	---	---	--

***Quali miglioramenti di accessibilità all'aeroporto?***

*La realizzazione di questo intervento permetterà il collegamento ferroviario tra Malpensa ed il Piemonte con un tempo di percorrenza tra Malpensa e Torino di 1h e 34' (attuale 2h 53')*

<b>2012</b>	<b>dicembre</b>		Collegamento autostradale BreBeMi	Avviati i lavori a luglio 2009
-------------	-----------------	---	-----------------------------------	--------------------------------

***Quali miglioramenti di accessibilità all'aeroporto?***

*Sul fronte stradale la realizzazione della BREBEMI consentirà un primo ampliamento della catchment area verso la parte orientale della Lombardia che si porterà a compimento con la realizzazione della TEM e della Pedemontana prevista per il 2014.*

<b>2013</b>	<b>gennaio</b>		S.S. 342 – Variante Solbiate-Olgiate Comasco	Progetto preliminare redatto dalla Provincia di Como e approvato in CdA ANAS ad aprile 2009. In corso progettazione definitiva
	<b>autunno</b>		Collegamento Canton Ticino (Lugano) con MXP: Arcisate Stabio	Aperto cantiere tratta svizzera – dicembre 2008 e tratta italiana luglio 2009

***Quali miglioramenti di accessibilità all'aeroporto?***

*L'intervento ferroviario permetterà di raggiungere l'aeroporto in 50' da Lugano e in 70' da Bellinzona, ampliando così significativamente la catchment area verso il Canton Ticino*

*Il miglioramento della accessibilità allo scalo dai bacini pedemontani lecchese e comasco è perseguito, lungo la viabilità ordinaria, con il potenziamento della SS 342 "Briantea", in concorso e sinergia con la futura Tangenziale di Varese.*

<b>2014</b>	<b>aprile</b>		S.S. 342 - Peduncolo di Vedano Olona	Conclusa la progettazione definitiva. Prevista entro metà luglio la conclusione della procedura VIA regionale
	<b>ottobre</b>		Tangenziale Est Esterna Milano	Concluso progetto definitivo
	<b>ottobre</b>		Variante SS 341 e bretella di Gallarate	Progetto preliminare approvato dal CIPE il 1.8.2008. Affidata da ANAS in data 8.3.2010 la progettazione definitiva (conclusione entro l'estate)
	<b>novembre</b>		Collegamento A4 (Boffalora) - SS 11 – Tangenziale Ovest MI e variante Abbiategrasso	In corso procedura di approvazione in Legge Obiettivo del progetto definitivo ANAS; parere regionale espresso con dgr del 20.5.2009, Conferenza di Servizi ministeriale svolta il 26.5.2009
	<b>novembre</b>		Variante SS 33 Rho-Gallarate	Preliminare al MIT per approvazione con procedure di Legge Obiettivo (parere regionale espresso nel 2003)
	<b>dicembre</b>		pedemontana	Apertura cantieri febbraio 2010

	<b>dicembre</b>		Linea ferroviaria ad AV/AC Milano-Brescia	Approvato dal CIPE il progetto definitivo (31 luglio 2009)
--	-----------------	---	---	--

**Quali miglioramenti di accessibilità all'aeroporto?**

*Saranno abbattuti i tempi di connessione di tutta l'area orientale della Lombardia portando i tempi di percorrenza viabilistici da Bergamo a Malpensa a 60' dagli attuali 90', oltre al superamento del nodo di Milano. Per quanto riguarda il collegamento ferroviario da Brescia a Malpensa a 1h 30' dagli attuali 2h 20'.*

<b>2015</b>	<b>marzo</b>		Triplicamento linea FS Rho-Gallarate con quadruplicamento fino a Parabiago e Collegamento rete FS Rho-Fiera con linea FNM per MXP (Raccordo "Y")	Approvazione CIPE e finanziamento primo lotto funzionale il 13 maggio 2010. Opera connessa EXPO
	<b>marzo</b>		Prolungamento linea FNM da terminal 1 a terminal 2 (parte dell'intervento complessivo "Collegamento MPX con direttrici Sempione-Gottardo")	Il parere regionale sul progetto preliminare complessivo del "Collegamento MPX con direttrici Sempione e Gottardo" (D.G.R. 20644 del 11.2.2005) è stato trasmesso al Ministero il 23.2. 2005. Opera connessa EXPO

	marzo		Collegamento MXP con direttrice Sempione (parte dell'intervento complessivo collegamento con direttrice Sempione-Gottardo)	Il parere regionale sul progetto preliminare complessivo del "Collegamento MPX con direttrici Sempione e Gottardo" (D.G.R. 20644 del 11.2.2005) è stato trasmesso al Ministero il 23.2. 2005
--	-------	---	--	--

**Quali miglioramenti di accessibilità all'aeroporto?**

*La realizzazione degli interventi previsti consentirà la connessione ferroviaria diretta Rho-Fiera e Malpensa, con un incremento della capacità disponibile tale da soddisfare le esigenze di mobilità previste.*

Senza dimenticare i **servizi**, dove :

- sono state individuate le tariffe predeterminate e fisse per il trasporto con TAXI
- è stata individuata un'area dedicata per il noleggio con conducente
- è attivo un collegamento Milano Cadorna – Malpensa: un treno ogni 30 minuti, tutto il giorno (76 corse): 21 corse non-stop (percorrenza 29'), 55 corse fermano a Bovisa, Saronno e Busto (percorrenza 36').
- è stato attivato un collegamento Busto FS - Busto Nord – Malpensa: un treno ogni 60 minuti, tutto il giorno, aperta la fermata di Ferno-Lonate - collegamento in coincidenza a Busto FS per/da Milano Garibaldi e Varese.
- é stato attivato un collegamento Rogoredo-Malpensa: 16 corse S10 Rogoredo-Bovisa vengono prolungate su Malpensa, istituendo un nuovo servizio (devono essere sopresse le corrispondenti corse Busto-Malpensa). Percorrenza 38' da Bovisa e 70' da Rogoredo. Ferma in tutte le stazioni del Passante, poi a Saronno, Rescaldina, Castellanza, Busto, Ferno.

Inoltre grazie ad una attività di concertazione con FS :

- attraverso l'attivazione del "Passantino" Milano Centrale - Garibaldi - Bovisa, sarà possibile istituire un collegamento Centrale – Malpensa con un treno ogni 30 minuti (servizio commerciale).

e da settembre 2010 è prevista:

- l'attivazione di alcune corse Eurostar Frecciarossa provenienti da Roma/Bologna e Eurostarcity Frecciabianca provenienti da Venezia.

- una prima attivazione del servizio TLN Milano Centrale – Malpensa che andrà a regime a dicembre 2010. Il treno utilizza la traccia già S10 e quindi sostituisce man mano i collegamenti S10 Rogoredo-Malpensa attivati tra gennaio e marzo (il collegamento Rogoredo-Malpensa resta possibile con trasbordo a Bovisa).

Inoltre, da settembre 2010, un collegamento giornaliero Bellinzona - Malpensa via Luino con materiale Flirt.

Non solo sul fronte terrestre ma anche sul fronte aereo la Giunta si è attivata per promuovere forme di feederaggio attraverso lo **sviluppo di una rete elicotteristica nel territorio lombardo** così da assicurare collegamenti al sistema anche alle aree più marginali e periferiche. Sia SEA che Sacbo hanno già mostrato interesse a verificare la realizzazione di un eliporto presso i rispettivi scali.

### 3.3 QUADRO DI SINTESI DELLE RISORSE REGIONALI PER LA REALIZZAZIONE DI OPERE INFRASTRUTTURALI NEL TERRITORIO DI MALPENSA

Si riporta di seguito un quadro aggiornato del costo e delle risorse disposte da Regione Lombardia per la realizzazione di alcune opere infrastrutturali a servizio del territorio di Malpensa.

#### OPERE STRADALI

Con riferimento alla "Convenzione tra R.L. e Provincia di Varese per la progettazione e realizzazione di interventi per il potenziamento della viabilità provinciale di interconnessione con l'aeroporto di Malpensa" firmata in data 2 ottobre 2003 gli interventi previsti e realizzati sono i seguenti:

<b>CONVENZIONE 2003 R.L. – PROV. VARESE</b>	Totale €	Risorse regionali €	Fonte
Prosecuzione della S.P. 1 da Cocquio Trevisago a Gemonio	10.845.594,88	<b>5.164.568,99</b>	Fonti FIP l.r. 31/96
Prosecuzione della S.P. 1 da Gemonio a Cittiglio	10.329.000,00	<b>5.000.000,00</b>	Fondi d.lgs. 112/98
Variante alla S.P. 28 tratto Cardano al Campo - Samarate	3.718.489,00	<b>3.400.000,00</b>	Fondi FIP l.r. 31/96
<b>TOTALE</b>		<b>13.564.568,99</b>	

La convenzione tratta anche la variante alla S.P. 40, indicandone il costo in € 4.517.485,80 e disponibilità a programmare risorse regionali per € 4.060.000. Tale intervento non è stato realizzato e il costo aggiornato risulta di € 15.032.000.

#### OPERE FERROVIARIE

Interventi ferroviari area Malpensa

Totale finanziamento: **235,7 mln€**

Finanziamento STATO: **totali 189,1 mln€:**

- 115,5 mln€ per la tratta T2 del collegamento ferroviario Saronno-Malpensa (interramento di Castellanza)
- 29,5 tratta T3 bivio Sacconago - Vanzaghello
- 44,1 per raddoppio linea Saronno-Novara, tratta Castano Primo - Turbigo

Finanziamento Regione Lombardia: **totali 46,6 mln€**

- **28,2 mln€** per il collegamento Saronno – Malpensa e relative opere complementari:

Interramento tratta T2 in Comune di Castellanza (12,6 mln€). Comprende le opere civili e ferroviarie della galleria, Raccordo Z e altre opere complementari e di miglioramento della viabilità, oltre che i lavori per il completamento della stazione di Castellanza e gli adeguamenti alla nuova normativa in tema di sicurezza in galleria.

Sono attualmente **in corso i lavori per il completamento** della stazione di Castellanza (attivazione prevista a partire da marzo/aprile 2011) e delle opere viabilistiche. Fine lavori attesa settembre 2011.

Attivazione fermata Ferno/Lonate (1,6 mln€): interventi di **manutenzione straordinaria** finalizzati principalmente **all'adeguamento alle nuove normative e all'evoluzione tecnologica degli impianti**. Apertura al servizio da ottobre 2009.

Tra le opere complementari al collegamento ferroviario Saronno-Malpensa è previsto il collegamento alla SP 40 per il quale sono previsti **9,8 mln€**. Sono ancora in corso gli approfondimenti con i Comuni di Ferno e Lonate Pozzolo e la Provincia di Varese per la definizione ultima dell'intervento atto a ridurre l'attraversamento dei centri abitati dei due Comuni, in particolare del traffico pesante.

Opere complementari Raddoppio Tratta T3 da Bivio Sacconago a Vanzaghello nei comuni di Magnago e Vanzaghello (**3,6 mln€**): **opere prevalentemente di tipo viabilistico** che comprendono anche il primo tratto della circonvallazione sud di Magnago.

I lavori sono stati ultimati a fine 2008, a meno di alcune opere di finitura in corso di completamento.

- **18,4 mln€** per il potenziamento della linea Saronno – Novara (raddoppio tratta Castano Primo – Turbigo)

Raddoppio della tratta Castano Primo – Turbigo: il progetto prevede il **raddoppio in sede della linea esistente per circa 6 km** e opere sostitutive di passaggi a livello e di viabilità alternativa.

Previsto per settembre l'avvio della progettazione esecutiva e dei lavori propedeutici.

## 4. Determinazioni del Consiglio regionale

### 4.1 Ordini del Giorno approvati

Il Consiglio regionale è più volte intervenuto sul tema dello sviluppo di Malpensa attraverso l'approvazione di Ordini del Giorno di cui di seguito si riportano alcuni passaggi:

- con DCR n. VIII/219 del 26 ottobre 2006 è stato approvato all'unanimità l'ordine del giorno n. 834 avente ad oggetto "Sistema aeroportuale lombardo. Crisi Alitalia e prospettive di Malpensa";
- con DCR n. VIII/432 del 18 settembre 2007 è stato approvato l'ordine del giorno n. 1.017 avente ad oggetto "Situazione Alitalia e futuro di Malpensa" con cui si è impegnata la Giunta, tra l'altro, ad intervenire immediatamente, adottando tutti gli atti necessari sulla base delle competenze concorrenti sancite dal titolo V della Costituzione e dal Regolamento Comunitario 93/95, per confermare il ruolo di Malpensa e garantire un sistema di slot organizzati in modo funzionale alla concentrazione di traffico, nonché ad affiancare SEA nella ricerca di nuovi soggetti interessati a investire sull'aeroporto di Malpensa;
- in data 13 gennaio 2009 è stata approvata con DCR VIII/797 la mozione n. 277 concernente la richiesta al Governo di ribadire il ruolo dell'aeroporto di Malpensa quale asset infrastrutturale strategico e di attivarsi per la revisione degli accordi bilaterali in corso e la liberalizzazione dei diritti di traffico, chiedendo al Presidente ed alla Giunta di continuare la propria azione in difesa dello scalo a tutela degli interessi dei cittadini e delle imprese lombarde e di tutto il Paese, nonché a concordare con le istituzioni limitrofe eventuali iniziative comuni di sostegno alle politiche del trasporto aereo delle regioni del Nord e valutare, insieme agli operatori economici del territorio, soluzioni condivise per il rilancio delle attività del trasporto merci, e più in generale, del sistema economico collegato all'aeroporto.

Infine proprio **lo scorso 22 luglio la V Commissione** consiliare su mandato del Consiglio regionale ha approvato un testo di **Ordine del Giorno** da trasmettere al Consiglio per l'approvazione definitiva, dove, tra gli altri, si impegna la Giunta:

- a proseguire nell'azione di sostegno e potenziamento di Malpensa
- a completare il programma di infrastrutture e servizi di accessibilità a Malpensa
- a redigere il più speditamente possibile il nuovo Piano d'Area di Malpensa
- a mettere in atto azioni che garantiscano un inserimento ambientale dello scalo sempre più compatibile con il territorio circostante, accompagnando e supervisionando la realizzazione degli interventi aeroportuali, quali ad esempio il Terzo/terzo e la terza pista, necessari ad offrire un servizio di livello qualitativo e quantitativo maggiore; in particolare si dovrà garantire il massimo raccordo tra VIA degli interventi dello scalo e VAS del Piano Territoriale d'Area per assicurare la corretta ricaduta sull'area vasta
- a richiedere al Governo nazionale di concentrare tutte le risorse disponibili, a fronte delle riduzioni finanziarie conseguenti al Decreto legge n. 78 del 31 maggio 2010,

prioritariamente su alcune opere individuate a seguito di un processo di condivisione con il territorio.

Il Consiglio regionale in data 28 luglio 2010 ha approvato detto Ordine del Giorno.

## 5. Conclusioni

---

In sintesi, in riferimento:

- alle previsioni del Piano Territoriale regionale vigente che evidenzia la necessità di valorizzare e potenziare il ruolo di Malpensa (aspetto contemplato all'interno della Valutazione Ambientale del Piano) rinviando ad ulteriori approfondimenti la valutazione compiuta delle ricadute e degli impatti di un potenziamento dell'infrastruttura (e l'eventuale ampliamento delle superfici aeroportuali)
- all'avvio del Piano Territoriale d'Area Malpensa- Quadrante ovest, che costituisce attuazione ed approfondimento del PTR, e della VAS ad esso connessa che avrà l'obiettivo di valutare gli effetti e le ricadute dello sviluppo dello scalo e dell'indotto
- alla necessità, più volte evidenziata da parte degli organi regionali di sviluppare e potenziare l'aeroporto di Malpensa attraverso atti di indirizzo istituzionale e strumenti di programmazione
- all'ultima determinazione che sarà proposta al Consiglio regionale con cui si chiede alla Giunta di procedere a redigere il più tempestivamente possibile il Piano d'Area e a garantire il massimo raccordo tra VIA degli interventi dello scalo e VAS del Piano Territoriale d'Area per assicurare la corretta ricaduta sull'area vasta, compenetrando così gli effetti ambientali e le ricadute di sviluppo territoriale.

si sottopone al Tavolo la proposta di avviare da subito la procedura di VIA relativa al nuovo Master Plan dell'aeroporto con un ampio coinvolgimento del territorio; questo consentirebbe di procedere parallelamente e coordinatamente con il Piano territoriale d'Area e la relativa VAS.

Appendice 2

Parere del Ministero  
dell'Ambiente e della Tutela  
del Territorio e del Mare 221  
del 19 dicembre 2008



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2009 - 0000116 del 16/01/2009

Pratica N: .....

Ref. Mittente: .....

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale  
- E.prot DSA - 2009 - 0000259 del 19/01/2009

All'On. Sig. Ministro  
per il tramite  
del Sig. Capo Di Gabinetto  
SEDE

Alla Direzione Generale  
per la Salvaguardia Ambientale  
Divisione III  
c.a. Dott. Mariano Grillo  
SEDE

**OGGETTO: Parere art. 30 L. 62/05 (scoping) - Aeroporto di Milano  
Malpensa - Proponente: ENAC.  
Trasmissione parere n. 221 del 19 dicembre 2008.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere  
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 19 dicembre 2008.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE  
*[Signature]*  
(Avv. Sandro Campilongo)

All.:c.s.





## 1. Premesse

In data 24 luglio 2007, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (d'ora in poi "ENAC" ovvero il "Proponente"), ha presentato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 30 della legge 18 aprile 2005, n. 62 (recante Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alla Comunità europea - c.d. legge comunitaria 2004, che ha recepito l'art. 5, comma 2 della direttiva n. 85/337/CEE del Consiglio del 27 giugno 1985 in materia di VIA), una richiesta di parere in merito alle "informazioni che devono essere contenute nello studio di impatto ambientale", ai fini della procedura VIA, relativamente al progetto "Aeroporto di Milano Malpensa", acquisita alla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale (d'ora in poi "DSA") - Divisione III, al prot. n. DSA-2007-21411 del 30 luglio 2007, e contestualmente ha trasmesso la documentazione tecnica denominata "Progetto di Studio di Impatto Ambientale - Nuovo Master Plan dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa".

La DSA-Divisione III, con nota prot. n. DSA-2007-28417 del 02 novembre 2007, ha trasmesso al Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, VIA e VAS (d'ora in poi "CTVIA") la richiesta del Proponente con la documentazione tecnica allegata di cui sopra.

Con nota prot. n. CTVA-2008-0310 del 31 gennaio 2008, il Presidente della CTVIA, prof. Stefano Rodotà ha assegnato, su proposta del Coordinatore della Sottocommissione VIA, ing. Bruno Agricola, l'esame del parere, ai sensi dell'art. 30 della legge n. 62/05 al Gruppo Istruttore composto da:

- ✓ ing. Mauro Di Prete (Referente);
- ✓ arch. Alessia Guarnaccia.

In data 19 febbraio 2008, si è tenuta una prima riunione presso gli uffici della CTVIA fra il Proponente ed i componenti del Gruppo Istruttore, durante la quale il Proponente ha introdotto ed esposto il contenuto informativo del materiale presentato.

In data 3 e 19 marzo 2008, si sono tenute altre due riunioni presso gli uffici della CTVIA fra il Proponente e i componenti del Gruppo Istruttore, durante le quali i rappresentanti ENAC hanno proseguito nella esposizione del progetto preliminare di Studio di Impatto Ambientale, impegnandosi a comunicare tempi e modi per giungere alla conclusione della procedura, consistente nella redazione da parte del Proponente dello Studio di Impatto Ambientale.

Con nota prot. n. CTVA-2008-2995 del 01 agosto 2008, il Presidente della rinnovata CTVIA, dott. Claudio De Rose, ha assegnato il procedimento ad un nuovo Gruppo Istruttore composto da:

- ✓ Avv. Rocco Panetta (Referente);
- ✓ Ing. Eugenio Bordonali;
- ✓ Prof. Ezio Bussoletti.

In data 25 settembre 2008 si è tenuta una prima riunione presso gli uffici della CTVIA fra il Proponente e i componenti del nuovo Gruppo Istruttore incaricato, durante la quale, dopo aver acquisito sommarie informazioni sull'attività già svolta ed in particolare sugli esiti delle tre riunioni tra il Proponente ed il precedente Gruppo Istruttore, il Referente ha espressamente richiesto al Proponente di procedere con estrema rapidità alla definizione delle ulteriori fasi della procedura, come previsto dall'art. 30 della legge n. 62/2005, stante il significativo tempo intercorso - oltre un anno - dall'avvio della procedura.

Il Proponente non ha mancato di rilevare talune difficoltà nel procedere speditamente alla conclusione della procedura, date le contingenti vicende relative alla crisi del vettore aereo Alitalia e

alla ridefinizione del ruolo dell'aeroporto di Malpensa nelle strategie del vettore aereo che succederà alla fallita Alitalia.

In tal senso e più nel dettaglio, il Proponente ha dichiarato:

- ✓ di avere già provveduto ad ultimare gli studi ambientali relativi allo scenario attuale;
- ✓ di essere in grado di rappresentare verosimilmente lo scenario finale,
- ✓ ma di non poter ultimare gli studi relativi allo scenario intermedio a causa della difficoltà di determinazione dei volumi traffico aereo a medio termine, stante le contingenti vicende relative al destino del vettore aereo Alitalia.

Rappresentata dal Gruppo Istruttore la necessità di definire in ogni caso la procedura, che ancorchè priva di una tempistica stabilita *ex lege*, non potrebbe anche per *analogia legis*, essere portata oltre il termine - ampiamente decorso - di 60 gg. previsto dall'art. 27 del d.lgs. n. 152/2006, applicabile al caso di specie.

A tal fine, il Proponente, nel corso della riunione del 25 settembre 2008, si è impegnato ad inviare per iscritto una nota integrativa della relazione a suo tempo depositata, al fine di "definire il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale e le metodologie che intende adottare per l'elaborazione delle informazioni in esso contenute ed il relativo livello di approfondimento", come espressamente previsto dall'art. 30 della l. n. 62/2005.

In data 28 ottobre 2008, il Referente, a nome dell'intero Gruppo Istruttore, ha chiesto al Coordinatore della Sottocommissione VIA, ing. Guido Monteforte Specchi di promuovere un incontro con il Comitato di Coordinamento per ottenere un indirizzo chiaro in merito alla prosecuzione della procedura in oggetto, stante il tempo intercorso dall'avvio della procedura presso la precedente CTVIA, il mancato invio da parte del Proponente di una nota volta a definire tempi e modalità di lavoro, con relativo livello di approfondimento e la conseguente carenza documentale in atti.

In data 30 ottobre 2008, il Comitato di Coordinamento ha audito il Referente invitandolo a presentare in tempi brevi una Relazione volta a definire comunque la procedura, prendendo atto di quanto sopra ed invitando formalmente il Proponente, ove sussistente l'interesse in concreto, a riavviare la fase di consultazione (scoping), una volta chiarite le criticità che hanno di fatto impedito la definizione dei termini relativi al piano di lavoro.

In data 6 novembre il Comitato di Coordinamento ha preso atto della proposta di Relazione presentata dal Referente.

In data 19 novembre la Sottocommissione VIA ha approvato all'unanimità la Relazione del Gruppo Istruttore.

In pari data, il Proponente ha inviato nuova documentazione spontanea, acquisita al protocollo della Commissione ufficialmente con nota prot. n. CTVA-2008-4633 del 1 dicembre 2008.

Su indicazione del Referente, sentito il Coordinatore della Sottocommissione VIA e su proposta del Presidente della Commissione, il Comitato di Coordinamento ha invitato il Gruppo Istruttore, prima della discussione della procedura in Assemblea Plenaria, a voler tener conto della nuova documentazione pervenuta onde integrare/modificare, se del caso, la Relazione di scoping.

## 2. Documentazione esaminata

La documentazione presentata dal Proponente e assunta al prot. n. DSA-2007-21411 del 30 luglio 2007 consiste in una relazione dal titolo "Progetto di Studio di Impatto Ambientale - Nuovo Master Plan dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa" ed elaborati grafici ad essa allegati.

Nella relazione è descritto il sito di intervento e le alternative di progetto considerate. Sono, inoltre, descritti in linea di massima i contenuti del futuro Studio di Impatto Ambientale e della Sintesi Non Tecnica.

Durante lo svolgimento dell'iter istruttorio sono inoltre pervenute due comunicazioni:

- ✓ una nota della Provincia di Novara, acquisita al prot. n. DSA-2008-09652 dell' 08 aprile 2008, con la quale si informano il Ministro dell'Ambiente ed il Presidente della Regione Piemonte in merito alla mozione deliberata dalla Provincia di Novara circa la necessità (i) di coinvolgere le istituzioni locali piemontesi, (ii) di istituire un Osservatorio Ambientale di Monitoraggio e (iii) di istituire una sede permanente di confronto sull'attività aeroportuale;
- ✓ una nota del Presidente del Coordinamento costituito da Comuni della Provincia di Novara, acquisita al prot. n. DSA-2008-11081 del 21 aprile 2008, in cui si richiede al MATTM (i) che sia attivata la procedura VIA, la valutazione di incidenza, la valutazione ambientale strategica, (ii) che sia costituito un Osservatorio Ambientale Permanente interregionale, (iii) che siano vietati o comunque limitati al massimo i voli notturni, (iv) che gli interventi non siano determinati sulla base traffico aereo previsto nell'ipotesi di una eventuale assegnazione dell'EXPO 2015 a Milano, e (v) che siano coinvolte le istituzioni locali piemontesi.

In data 1 dicembre 2008, con nota prot. n. CTVA-2008-4633, il Proponente ha inviato nuova documentazione denominata "Nuovo Master Plan dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa - Linee Guida dello Studio di Impatto Ambientale - versione Novembre 2008".

### 3. Analisi della documentazione

#### 3.1. Quadro generale di riferimento

Il "Nuovo Master Plan dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa - Linee Guida dello Studio di Impatto Ambientale - versione Novembre 2008" - d'ora in poi indicato come "Nuovo Masterplan 2008", consta di varie sezioni così suddivise:

- a) Introduzione;
- b) Definizione dell'area di studio e scenari temporali di stima;
- c) Contenuti dello Studio di Impatto ambientale.

In particolare, con riferimento ai contenuti dello Studio di Impatto Ambientale (d'ora in poi "SIA"), si rileva che la documentazione presentata dal Proponente, analizza il quadro di riferimento programmatico, il quadro di riferimento progettuale e il quadro di riferimento ambientale, focalizzando preminentemente l'attenzione avendo riguardo agli impatti relativi all'atmosfera, all'ambiente idrico, al suolo e sottosuolo, alla vegetazione, alla fauna e agli ecosistemi, alla salute pubblica, al rumore, alle radiazioni ionizzanti, e al paesaggio. Da ultimo, il Proponente si sofferma sulle ipotesi di mitigazioni e compensazioni da porre in essere, sui possibili monitoraggi ambientali e sugli studi di incidenza.

#### 3.2. Oggetto dell'analisi

*COMPTON*  
*CLAS*  
In ossequio a quanto contenuto nell'art. 30 della legge 18 aprile 2005, n. 62, una volta che il Proponente abbia deciso, prima dell'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale, di ricorrere alla c.d. procedura di *scoping*, richiedendo alla autorità competente (nel caso di specie al Ministero dell'Ambiente e alla Commissione) "un parere in merito alle informazioni che devono essere contenute nello studio di impatto ambientale", è compito della scrivente Commissione analizzare la documentazione presentata dal Proponente verificando preliminarmente che la relazione sia idonea a definire adeguatamente "il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, le metodologie che intende adottare per l'elaborazione delle informazioni in esso contenute e il relativo livello di approfondimento", sulla base "dell'identificazione degli impatti ambientali attesi".

### 3.3. Note storiche

Il Governo Italiano ha riconosciuto il ruolo strategico di Malpensa sia attraverso il Piano Nazionale dei Trasporti (DPCM 10/4/86 e successivi adeguamenti), sia con leggi specifiche (449/85), dove Malpensa e Fiumicino sono indicati come aeroporti di riferimento dell'intero sistema aeroportuale Nazionale.

Malpensa è stato ricompreso tra i 14 progetti prioritari della rete T.E.N. europea ed inserito nell'elenco degli interventi strategici.

### 3.4. Note metodologiche

Il Proponente ai fini della presente procedura ha richiesto al Gruppo Clas di effettuare "le analisi di traffico riferite alle potenzialità del mercato del trasporto aereo del Nord Italia basandosi sugli indicatori di crescita forniti da IATA, Boeing, Airbus e su modelli matematici appositamente sviluppati".

Gli studi aeronautici sono stati invece affidati all'Istituto MITRE Corporation, un centro studi no-profit americano, consulente della Federal Aviation Administration (FAA) statunitense.

Lo studio, "che ha richiesto oltre due anni di lavoro, partendo da un'analisi statistica del traffico e del suo prevedibile trend di crescita, si è sviluppato analizzando un modello infrastrutturale basato sulle due piste parallele esistenti e su diverse soluzioni di nuova pista, tutte localizzate a Sud delle attuali e con differenti orientamenti".

### 3.5. Sintesi delle risultanze

Sulla base delle analisi condotte nel citato studio condotto dal Proponente si prevede

- (i) un raddoppio della domanda di mobilità del Nord Italia entro il 2025: dagli attuali 50 milioni di passeggeri circa si passerà a circa 110 milioni nel 2025.
- (ii) La quota di Malpensa in questo mercato si manterrà pressoché invariata, la domanda crescerà dai circa 20 milioni del 2005 ai circa 50 milioni nel 2025.
- (iii) Le merci passeranno dalle 370 mila tonnellate circa del 2005, alle circa 1,4 milioni di tonnellate nel 2025".

Sulla base di tali risultanze, il Proponente, date le potenzialità di crescita del mercato, ha avviato studi per analizzare "le potenzialità di sviluppo sostenibile" dell'aeroporto di Malpensa, volti in particolare a ridefinire lo schema infrastrutturale dello scalo, "con la costruzione di una nuova pista, a stimare i

*riflessi sul territorio e a valutare soluzioni per minimizzare quanto più possibile le ricadute ambientali".*

Il Proponente ha inoltre sviluppato una simulazione delle possibili ricadute da rumore nell'ipotesi di un'operatività ipotizzata in via del tutto teorica in circa 1100 mov./giorno., rispetto ad una analoga valutazione del 2004 pari a 626 mov./giorno.

Lo sviluppo dell'aeroporto andrebbe ad interessare aree a sud dell'attuale sedime aeroportuale, oltre la SP14, di proprietà del Demanio dello Stato in passato utilizzate per esercitazioni militari. Inoltre, l'ampliamento andrebbe ad interessare aree private, a sud della precedente, maggiormente interessate dalle ricadute da rumore, fino alla SS 527, per le quali, in un'ottica di riorganizzazione funzionale dell'intero sistema aeroporto, si vorrebbe ipotizzare la futura inclusione nel sedime aeroportuale.

All'esito degli incrementi previsti, la superficie attuale di Malpensa, di circa 1.220 ha, verrebbe a raggiungere un totale complessivo di circa 1.640 ha.

Sulla base di quanto premesso, il Proponente intenderebbe procedere alla redazione dello Studio di Impatto Ambientale, in conformità alla normativa vigente (dPCM 27 dicembre 1988 e dal d.lgs. n. 152 del 2006 - Codice in materia ambientale).

### 3.6. Definizione dell'area di studio

L'area di studio focalizzata dal Proponente nel Nuovo Masterplan 2008, è definita individuando un'area di circa 6 km intorno alla recinzione aeroportuale

L'area di studio, che comprende il territorio interessato dagli effetti del rumore degli aeromobili, si estende nel territorio di due regioni (Piemonte e Lombardia), di tre province (Milano, Novara e Varese), e comprenderebbe i seguenti comuni:

- comuni nel cui territorio è ricompreso il sedime aeroportuale: Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino, situati in provincia di Varese;
- comuni non confinanti con l'infrastruttura aeroportuale, ma appartenenti, come quelli sopra menzionati, al CUV, il "Consorzio Urbanistico Volontario": Golasecca e Arsago Seprio, sempre in provincia di Varese. Si ricorda che CUV è il consorzio tra comuni, stipulato il 13 gennaio 1996, che affronta temi quali la tutela del territorio dagli effetti diretti ed indiretti derivanti dalla presenza nell'area dell'aeroporto di Malpensa ed il controllo e la salvaguardia da tutti quei fenomeni dai quali possono derivare pericoli e danni ambientali;
- altri comuni lombardi (Castano Primo, Nosate, Robecchetto con Induno, Turbigo e Vanzaghello, rientranti nella provincia di Milano; Besnate, Gallarate e Vergiate, rientranti nella provincia di Varese), di cui parte del territorio comunale ricade nell'area di studio;
- comuni in territorio piemontese, provincia di Novara, confinanti con la regione Lombardia (Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo Pombia).

### 3.7. Scenari Temporali di Stima degli Impatti

ROMA 11/19/08

Il Proponente nel Nuovo Masterplan 2008 riferisce stime degli impatti in riferimento a due scenari di attuazione del progetto:

- *Scenario Attuale*: che rappresenta lo stato di avvio del progetto. Sarà caratterizzato attraverso i dati attuali di esercizio aeroportuale;
- *Scenario Finale (2025)*: che rappresenta lo stato di completa attuazione del progetto e di entrata a regime dell'aeroporto nell'assetto definito dal Nuovo Masterplan 2008.

#### 4. Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale

Il Proponente dichiara di voler redigere un SIA, secondo quanto previsto dalla legge, articolando lo stesso in un Quadro di Riferimento Programmatico, Progettuale ed Ambientale.

##### 4.1. Quadro di Riferimento Programmatico

Il Quadro di Riferimento Programmatico che il Proponente intenderebbe presentare sarà così strutturato:

- da una introduzione relativa alle caratteristiche salienti dell'intervento, con indicazioni relativamente alla sua attualità e ai tempi di attuazione;
- da un esame dello stato della pianificazione riferibile al progetto (pianificazione trasportistica, nazionale, regionale, provinciale e comunale, piani territoriali e paesistici, regionali e provinciali, piani regolatori comunali ed eventuali varianti e strumenti adottati, inclusi eventuali strumenti attuativi, pianificazione quali i piani di assetto idrogeologico ed i piani territoriali di bacino, oltre agli strumenti di pianificazione dei parchi interessati);
- da un esame dei rapporti di coerenza e/o difformità tra piani e progetto proposto;
- da una raccolta dei vincoli paesaggistici, naturalistici, architettonici, storico-culturali, archeologici, demaniali ed idrogeologici, aree SIC e ZPS;

Il Quadro di Riferimento Programmatico sarà corredato dalla relativa cartografia tematica.

##### 4.2. Quadro di Riferimento Progettuale

Secondo quanto riferito dal Proponente il Quadro di Riferimento Progettuale, corredato da schemi e disegni esplicativi, andrà a comprendere i seguenti elementi:

- la descrizione dell'aeroporto esistente;
- le caratteristiche dell'opera in progetto, con riferimento alle sue finalità ed obiettivi;
- le motivazioni che hanno condotto a sviluppare il progetto;
- le caratteristiche tecniche e fisiche del progetto e le aree occupate durante le fasi di attuazione del progetto;
- l'insieme dei condizionamenti e vincoli di cui si è dovuto tenere conto nella redazione del progetto;
- le motivazioni tecniche della scelta progettuale e delle principali alternative prese in esame;

- la situazione dell'accessibilità all'aeroporto e lo studio del traffico e la valutazione degli effetti del progetto sulla situazione viabilistica e ferroviaria;
- l'analisi costi/benefici del *Master Plan*;
- la definizione degli scenari di riferimento (stato attuale e stato futuro al 2025);
- le potenziali interferenze sull'ambiente (inquinamento atmosferico, acustico, luminoso, produzione di rifiuti, accessibilità, siti a rischio di incidente rilevante) e uso di risorse, in particolare in fase di costruzione;
- gli interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente;
- gli interventi tesi a riequilibrare eventuali scompensi indotti sull'ambiente;
- l'analisi dei rischi e dei piani di emergenza.

### 4.3. Quadro di Riferimento Ambientale

Nello sviluppare il Quadro di Riferimento Ambientale, il Proponente intende includere gli elementi elencati nel seguito:

- delimitazione delle aree interessate dalle opere;
- usi dell'area interessata dalle opere e dell'area circostante;
- individuazione delle componenti ambientali interessate;
- descrizione delle componenti ambientali e dei rispettivi livelli di qualità;
- previsione e bilancio degli impatti;
- valutazione degli impatti e delle relative mitigazioni;
- analisi circa le possibili alternative di compensazione degli impatti.

Più in generale, emerge la volontà di tenere in debito conto le analisi e le valutazioni relative alle seguenti componenti: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, vegetazione flora fauna ed ecosistemi, rumore, salute pubblica, radiazioni non ionizzanti e paesaggio, a tali tematiche verrà aggiunto il traffico, che riveste un ruolo peculiare in relazione al progetto in esame.

In conclusione al Quadro di Riferimento Ambientale *“saranno definite le linee guida per i sistemi di monitoraggio ambientale, articolati per le fasi ante operam, in corso d’opera e post operam. Tali sistemi di monitoraggio potranno considerare elementi della rete esistente, la sua integrazione o modifica per effetto degli sviluppi previsti, o la definizione di nuovi sistemi per l’analisi di specifici effetti ambientali.”*

Le attività di monitoraggio potranno essere oggetto di specifiche convenzioni con enti pubblici (ARPA, Parco del Ticino ecc.).

### 4.4. Studi di Incidenza

Nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Malpensa sono presenti diversi Siti di Importanza Comunitaria (SIC), ricadenti nel territorio del Parco del Ticino.

Verrà pertanto predisposto uno Studio di Incidenza del progetto rispetto a tali SIC.



## 5. Conclusioni

Viste le prescrizioni di cui all'art. 30 della legge n. 62 del 2005;

Vista la documentazione in atti di cui in narrativa ed esaminata in particolare la documentazione da ultimo presentata dal Proponente;

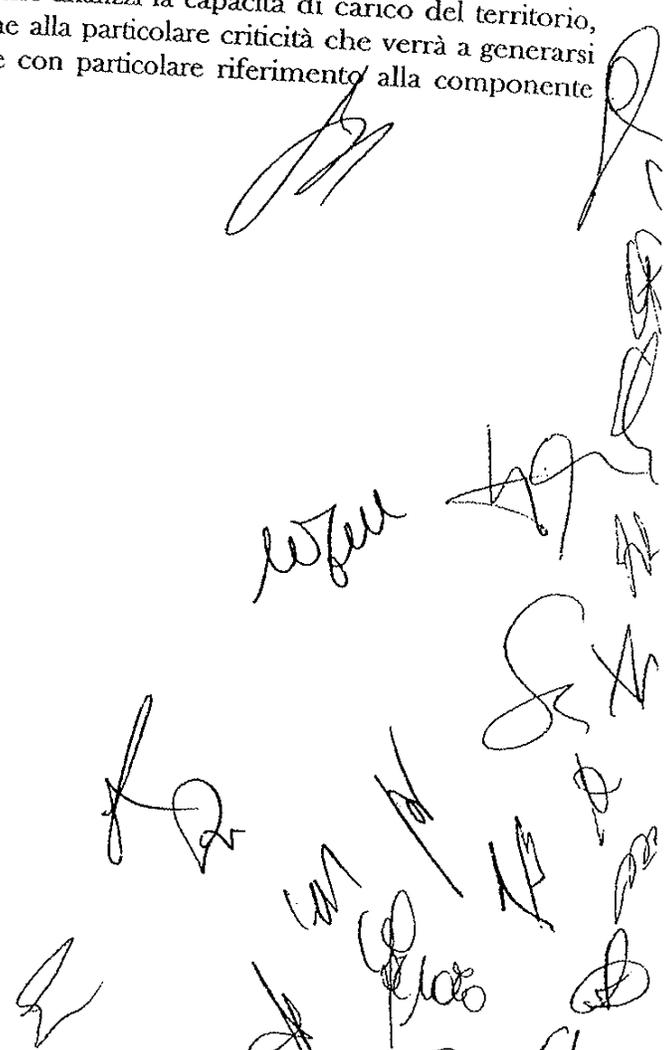
Considerato che, sulla base degli impatti ambientali attesi, dall'esame del Nuovo Masterplan 2008 depositato dal Proponente, risulta un adeguato piano di lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale;

Considerato che le metodologie che il Proponente intende adottare per le elaborazioni che lo Studio di Impatto Ambientale deve riportare ai sensi di legge risultano essere idonee;

Considerato che il livello di approfondimento degli studi che il Proponente ha preliminarmente preso in considerazione ed intende presentare mediante lo Studio di Impatto Ambientale appare sufficiente;

Tutto ciò premesso, visto e considerato, limitatamente ai criteri indicati negli Indirizzi Programmatici, Progettuali ed Ambientali individuati dal Proponente, la Commissione esprime un parere favorevole, ai sensi dell'art. 30 della legge n. 62 del 2005, nei termini di cui in motivazione, circa le informazioni che devono essere contenute nello Studio di Impatto Ambientale, con le seguente prescrizione:

- il SIA dovrà contenere una sezione specifica che analizzi la capacità di carico del territorio, per tutte le componenti ambientali, in relazione alla particolare criticità che verrà a generarsi con lo svolgimento dell'evento EXPO 2015 e con particolare riferimento alla componente inquinamento acustico.



BELLA  
Co  
della V

Presidente Claudio De Rose

Assonot

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Assonot

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

Assonot

  
Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Prof. Ing. Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

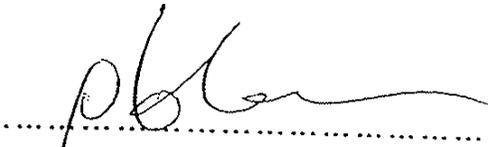
Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

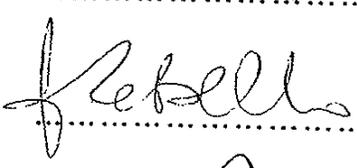


Assente



Assente

Assente



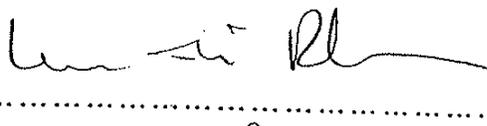
Assente





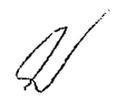
Assente

Assente





Assente



Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Assente

Della  
Com.  
dell'Imp.  
P.A. Cr.

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Assente

Arch. Bortolo Mainardi

Assente

Prof. Mario Manassero

Assente

Avv. Michele Mauceri

Assente

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

Assente

Avv. Rocco Panetta

Assente

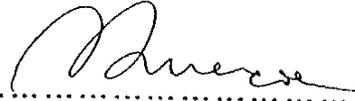
Arch. Elèni Papaleludi Melis

Assente

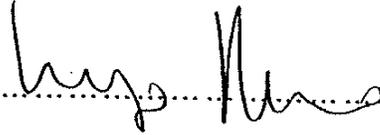
12/a  
Ing. Mauro Patti



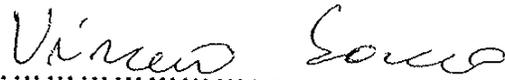
Dott.ssa Francesca Federica Quercia



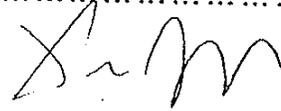
Dott. Vincenzo Ruggiero



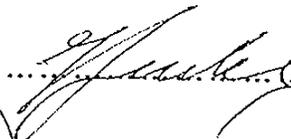
Dott. Vincenzo Sacco



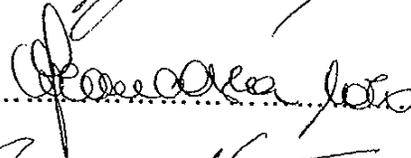
Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Franco Secchieri



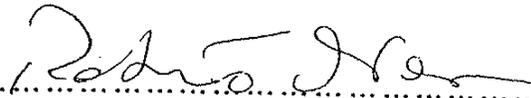
Arch. Francesca Soro



Arch. Giuseppe Venturini

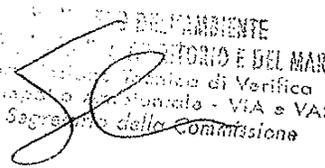


Ing. Roberto Viviani



La presente pratica è cartacea composta  
di N° 7 (SETTE) fogli e conforme al  
suo originale.  
Roma, li 16/10/2008

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TERRESTRE, DELLO SPAZIO E DEL MARE  
Dipartimento Tecnico di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione



MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Comitato Nazionale di Verifica  
del Piano Nazionale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

Appendice 3

## Gli Obiettivi del PTR

Proteggere e valorizzare le risorse della Regione

Riequilibrare il territorio lombardo

Rafforzare la competitività dei territori della Lombardia

1	Favorire, come condizione necessaria per la valorizzazione dei territori, l'innovazione, lo sviluppo della conoscenza e la sua diffusione: <ul style="list-style-type: none"> <li>- in campo produttivo (agricoltura, costruzioni e industria) e per ridurre l'impatto della produzione sull'ambiente</li> <li>- nella gestione e nella fornitura dei servizi (dalla mobilità ai servizi)</li> <li>- nell'uso delle risorse e nella produzione di energia</li> <li>- e nelle pratiche di governo del territorio, prevedendo processi partecipativi e diffondendo la cultura della prevenzione del rischio</li> </ul>			
2	Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica			
3	Assicurare, a tutti i territori della regione e a tutti i cittadini, l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive, culturali, della formazione, sanitarie, energetiche e dei servizi			
4	Perseguire l'efficienza nella fornitura dei servizi pubblici e di pubblica utilità, agendo sulla pianificazione integrata delle reti, sulla riduzione degli sprechi e sulla gestione ottimale del servizio			
5	Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili) attraverso: <ul style="list-style-type: none"> <li>- la promozione della qualità architettonica degli interventi</li> <li>- la riduzione del fabbisogno energetico degli edifici</li> <li>- il recupero delle aree degradate</li> <li>- la riqualificazione dei quartieri di ERP</li> <li>- l'integrazione funzionale</li> <li>- il riequilibrio tra aree marginali e centrali</li> <li>- la promozione di processi partecipativi</li> </ul>			
6	Porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domanda di spazi per la residenza, la produzione, il commercio, lo sport e il tempo libero, agendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero			
7	Tutelare la salute del cittadino, attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente, la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico, luminoso e atmosferico			
8	Perseguire la sicurezza dei cittadini rispetto ai rischi derivanti dai modi di utilizzo del territorio, agendo sulla prevenzione e diffusione della conoscenza del rischio (idrogeologico, sismico, industriale, tecnologico, derivante dalla mobilità, dagli usi del sottosuolo, dalla presenza di manufatti, dalle attività estrattive), sulla pianificazione e sull'utilizzo prudente e sostenibile del suolo e delle acque			
9	Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio			
10	Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricreative sostenibili, mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari della regione e diffondendo la cultura del turismo non invasivo			
11	Promuovere un sistema produttivo di eccellenza attraverso: <ul style="list-style-type: none"> <li>- il rilancio del sistema agroalimentare come fattore di produzione ma anche come settore turistico, privilegiando le modalità di coltura a basso impatto e una fruizione turistica sostenibile</li> <li>- il miglioramento della competitività del sistema industriale tramite la concentrazione delle risorse su aree e obiettivi strategici, privilegiando i settori a basso impatto ambientale</li> <li>- lo sviluppo del sistema fieristico con attenzione alla sostenibilità</li> </ul>			

Proteggere e valorizzare le risorse della Regione

Riequilibrare il territorio lombardo

Rafforzare la competitività dei territori della Lombardia

12	Valorizzare il ruolo di Milano quale punto di forza del sistema economico, culturale e dell'innovazione e come competitore a livello globale	■	■	■
13	Realizzare, per il contenimento della diffusione urbana, un sistema policentrico di centralità urbane compatte ponendo attenzione al rapporto tra centri urbani e aree meno dense, alla valorizzazione dei piccoli centri come strumenti di presidio del territorio, al miglioramento del sistema infrastrutturale, attraverso azioni che controllino l'utilizzo estensivo di suolo	■	■	■
14	Riequilibrare ambientalmente e valorizzare paesaggisticamente i territori della Lombardia, anche attraverso un attento utilizzo dei sistemi agricolo e forestale come elementi di ricomposizione paesaggistica, di rinaturalizzazione del territorio, tenendo conto delle potenzialità degli habitat	■	■	■
15	Supportare gli Enti Locali nell'attività di programmazione e promuovere la sperimentazione e la qualità programmatica e progettuale, in modo che sia garantito il perseguimento della sostenibilità della crescita nella programmazione e nella progettazione a tutti i livelli di governo	■	■	■
16	Tutelare le risorse scarse (acqua, suolo e fonti energetiche) indispensabili per il perseguimento dello sviluppo attraverso l'utilizzo razionale e responsabile delle risorse anche in termini di risparmio, l'efficienza nei processi di produzione ed erogazione, il recupero e il riutilizzo dei territori degradati e delle aree dismesse, il riutilizzo dei rifiuti	■	■	■
17	Garantire la qualità delle risorse naturali e ambientali, attraverso la progettazione delle reti ecologiche, la riduzione delle emissioni climateranti ed inquinanti, il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico e luminoso, la gestione idrica integrata	■	■	■
18	Favorire la graduale trasformazione dei comportamenti, anche individuali, e degli approcci culturali verso un utilizzo razionale e sostenibile di ogni risorsa, l'attenzione ai temi ambientali e della biodiversità, paesaggistici e culturali, la fruizione turistica sostenibile, attraverso azioni di educazione nelle scuole, di formazione degli operatori e di sensibilizzazione dell'opinione pubblica	■	■	■
19	Valorizzare in forma integrata il territorio e le sue risorse, anche attraverso la messa a sistema dei patrimoni paesaggistico, culturale, ambientale, naturalistico, forestale e agroalimentare e il riconoscimento del loro valore intrinseco come capitale fondamentale per l'identità della Lombardia	■	■	■
20	Promuovere l'integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati	■	■	■
21	Realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi, con particolare attenzione alla rigorosa mitigazione degli impatti, assumendo l'agricoltura e il paesaggio come fattori di qualificazione progettuale e di valorizzazione del territorio	■	■	■
22	Responsabilizzare la collettività e promuovere l'innovazione di prodotto e di processo al fine di minimizzare l'impatto delle attività antropiche sia legate alla produzione (attività agricola, industriale, commerciale) che alla vita quotidiana (mobilità, residenza, turismo)	■	■	■
23	Gestire con modalità istituzionali cooperative le funzioni e le complessità dei sistemi transregionali attraverso il miglioramento della cooperazione	■	■	■
24	Rafforzare il ruolo di "Motore Europeo" della Lombardia, garantendo le condizioni per la competitività di funzioni e di contesti regionali forti	■	■	■

■	Legame principale con il macro-obiettivo	■	Legame con il macro-obiettivo
---	--	---	-------------------------------

## *INDICE*

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ANALISI DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)</b>	<b>3</b>
<b>2.1</b>	<b>IL PTR</b>	<b>3</b>
<b>2.2</b>	<b>GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PTR</b>	<b>7</b>
<b>2.3</b>	<b>GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEL PROCESSO DI VAS</b>	<b>9</b>
<b>2.4</b>	<b>GLI OBIETTIVI DEL SISTEMA TERRITORIALE METROPOLITANO</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>ANALISI DEI CONTENUTI STRATEGICI ED AMBIENTALI DEL MASTER PLAN</b>	<b>12</b>
<b>3.1</b>	<b>ANALISI DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ CONSIDERATI DAL PROCESSO DI VAS PER IL PTR</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>CONCLUSIONI</b>	<b>28</b>