

Il presente Studio di Impatto Ambientale riguarda il Nuovo Master Plan Aeroportuale dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa, localizzato nel territorio dei comuni di Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino, provincia di Varese, Regione Lombardia (*Figura 1a*).

Il proponente il progetto è SEA - Aeroporti di Milano SpA, società di gestione degli aeroporti milanesi.

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale prevede in sintesi:

- l'ampliamento del sedime aeroportuale attuale attraverso l'espansione prevalentemente a sud su aree in gran parte appartenenti in origine al demanio miliare, già oggetto di specifico accordo per il trasferimento al ramo Aviazione Civile per la successiva assegnazione a SEA. La superficie del sedime aeroportuale passerà da circa 1.220 ha a circa 1.657 ha previsti, con un incremento di circa 437 ha (*Figura 1b*);
- la realizzazione di una nuova pista, lunga 2.400 m, a sud del Terminal 1, completa di vie di rullaggio e piazzali aeromobili con le relative attrezzature ed impianti;
- la creazione di una nuova area passeggeri attraverso la realizzazione di un nuovo satellite tra le due piste esistenti (*Midfield Satellite*), con relativi ponti di imbarco e aree parcheggio aeromobili, collegato con un tunnel sotterraneo all'area in cui è ubicato il Terminal 1;
- la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica a sud del Terminal 1, funzionalmente correlato al *Midfield Satellite*;
- la riconfigurazione del Terminal 2, che include la realizzazione di un nuovo molo;
- l'ampliamento dell'area cargo nell'area a sud ovest del sedime già attualmente denominata Cargo City, con possibilità di ulteriore espansione verso sud;
- l'insediamento di un parco logistico e funzioni di supporto e integrative delle attività aeroportuali nella parte a sud, nell'area di espansione del sedime;
- le aree tecniche e quelle dedicate alla manutenzione degli aeromobili, localizzate nelle parti nord est e nord ovest del sedime aeroportuale.

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale sarà attuato per fasi e prevede:

- entro il 2015: l'acquisizione delle aree di intervento a sud del sedime attuale, la loro preparazione e recinzione, la realizzazione della terza pista e del sistema di vie di rullaggio ad essa correlato;

- entro il 2020: l'estensione dell'attuale Terminal 1 verso sud e la realizzazione del corpo centrale del nuovo *Midfield Satellite* e del tunnel sotterraneo di collegamento;
- entro il 2030: la messa a regime degli interventi previsti dal Nuovo Master Plan Aeroportuale.

1.1

MOTIVAZIONI DEL PROGETTO

Il territorio di Malpensa è caratterizzato da numerose presenze infrastrutturali significative.

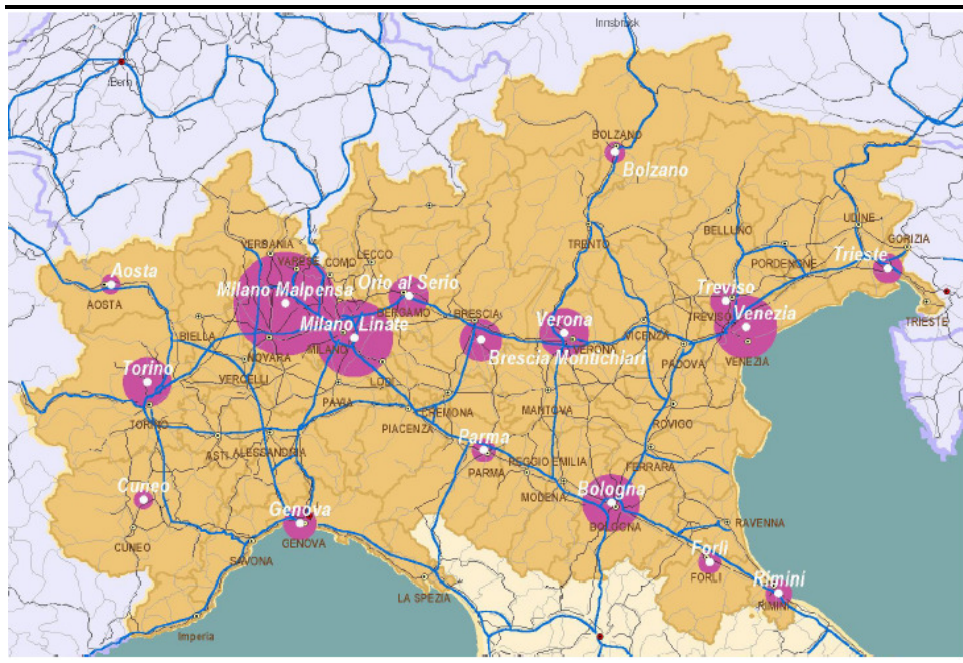
Vi troviamo infatti, oltre l'Aeroporto, il nuovo Polo Fieristico di Rho – Pero, il centro logistico HUPAC di Busto Arsizio, il porto di Genova con il relativo retro-porto, il CIM di Novara, infrastrutture puntuali di rilevanza nazionale ed internazionale capaci di costituire un asse strategico a livello economico – produttivo, le cui potenzialità di sviluppo devono coniugarsi alla capacità di cogliere le opportunità legate alla situazione in rapido divenire.

Malpensa è inoltre al centro di un complesso sistema di reti infrastrutturali costituenti il *Trans European Network* (T.E.N.), che favorirà le dinamiche del territorio e aumenterà le opportunità relazionali con conseguenti benefici sul sistema economico dell'intera regione.

In questo contesto gli aeroporti, ed in particolare Malpensa ed il Sistema Aeroportuale Milanese, giocano un ruolo strategico ed unico non solo per l'economia Lombarda ma per l'economia dell'intero Sistema Paese.

Nell'area vasta di riferimento peraltro non esistono valide alternative a Malpensa o eventuali infrastrutture che con Malpensa si possano integrare in modo sinergico, tale da consentire gli stessi benefici per il territorio (*Figura 1.1a*).

Figura 1.1a Inquadramento Generale Scali Nord Italia



Essere presenti nella rete delle grandi rotte di traffico significa essere protagonisti dello sviluppo socio – economico dell’intera Europa.

Il Governo Italiano ha già riconosciuto il ruolo strategico di Malpensa nel contesto socio-economico del Nord Italia sia attraverso il Piano Nazionale dei Trasporti (DPCM 10/4/86 e successivi adeguamenti), sia con leggi specifiche (Legge 449/85), dove Malpensa, unitamente a Fiumicino, sono indicati come aeroporti di riferimento dell’intero sistema aeroportuale Nazionale.

Malpensa, inoltre, proprio per questo ruolo, è stato ricompreso tra i 14 progetti prioritari della rete T.E.N. europea ed inserito fin dall’inizio nel 1° elenco degli interventi strategici.

Malpensa deve pertanto assolvere al suo ruolo di nodo di rete e garantire l’integrazione tra i vari sistemi di trasporto, sia per aumentare l’accessibilità internazionale dell’area, sia per non penalizzare il territorio limitandone le opportunità di sviluppo.

Inoltre, la previsione di trasformazioni così forti, e certamente non reversibili, in un territorio altamente urbanizzato e congestionato come quello lombardo impone una pianificazione attenta alla compatibilità degli interventi con il territorio, finalizzata ad una sostenibilità complessiva, sia economico-sociale sia, e soprattutto, ambientale, dell’intera area di influenza dei progetti.

Il Gruppo Clas ha condotto su incarico SEA 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.

Le analisi condotte fanno prevedere un raddoppio della domanda di mobilità del Nord Italia entro il 2030: dai 58 milioni di passeggeri circa del 2008 si passerà a circa 140 milioni nel 2030.

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 2030.

Le merci passeranno dalle 370 mila tonnellate circa del 2005, alle circa 1,4 milioni di tonnellate nel 2030.

In questa prospettiva, SEA, viste le potenzialità di crescita del mercato, ha avviato studi per analizzare le potenzialità di sviluppo sostenibili 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.

1.2

ITER AUTORIZZATIVO

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa è stato predisposto da SEA in una prima versione, datata ottobre 2008, trasmessa ad ENAC in data 23 dicembre 2008, richiedendo il rilascio del previsto "nulla osta tecnico", al fine di poter successivamente avviare le valutazioni di compatibilità ambientale ed urbanistica.

Su tale prima edizione del Nuovo Master Plan l'Ente ha espresso solo alcune osservazioni in forma verbale e, principalmente, si è segnalata l'opportunità di effettuare un aggiornamento delle previsioni di traffico e delle conseguenti valutazioni di carattere economico-finanziario riguardanti la validità del progetto, tenendo conto delle recenti e significative modifiche del contesto di riferimento conseguenti al de-hubbing di Alitalia ed alla crisi economica globale.

SEA ha dunque proceduto all'aggiornamento della documentazione, intervenendo sui capitoli direttamente o indirettamente correlati allo sviluppo del traffico aeroportuale, producendo l'attuale edizione del Nuovo Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa oggetto del presente SIA.

Tale documento ha ottenuto da ENAC il previsto "nulla osta tecnico" in data 22 febbraio 2010.

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa sarà sottoposto, ai sensi dell'allegato II punto 10. del D.Lgs

152/2006 e s.m.i. (*Opere relative a: [...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 m di lunghezza*), a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Si ricorda inoltre che il Proponente del progetto ha richiesto, nel luglio 2007, alla Commissione VIA l'attivazione della procedura di specificazione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale, ai sensi dell'allora vigente articolo 30 della Legge 18 aprile 2005, n.62, presentando allo scopo un documento, intitolato "*Progetto di Studio di Impatto Ambientale – Nuovo Master Plan dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa*", che specificava contenuti e metodologie adottate per la redazione del suddetto studio, acquisito al protocollo della DSA del MATTM con protocollo n. DSA-2007-21411 del 30 luglio 2007. Tale documento è stato poi aggiornato con una nuova edizione nel novembre 2008 (protocollo n. CTVA-2008-4633 del 1° dicembre 2008).

La Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale ha positivamente assentito al documento presentato (parere 221 del 19 dicembre 2008), osservando che il piano di lavoro presentato, le metodologie adottate e il livello di approfondimento risultano adeguate al caso di studio. L'unica osservazione espressa dalla Commissione riguarda la considerazione delle criticità che potrebbero essere determinate dallo svolgimento dell'evento EXPO 2015 che si terrà a Milano.

L'unica modifica introdotta nel presente studio rispetto al piano di lavoro oggetto del parere della commissione riguarda la soglia temporale di valutazione degli impatti, spostata dal 2025 al 2030 a causa delle perturbazioni prodotte nel Nuovo Master Plan Aeroportuale dalle vicende collegate alla crisi di Alitalia e alle relative ripercussioni sui trend di sviluppo dell'aeroporto di Malpensa.

Il presente documento rappresenta la versione dello Studio di Impatto Ambientale finalizzata dal Proponente nel mese di Marzo 2010 e non utilizzata per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale prima che il Tavolo Tecnico istituito presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare si pronunciasse in merito a come si dovesse "*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*" (per ulteriori approfondimenti si rimanda all'Allegato 1A).

1.3

SCOPO E CRITERI DI REDAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Il presente Studio di Impatto Ambientale ha lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dall'attuale esercizio dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa e

quelli derivanti dalla realizzazione del Nuovo Master Plan Aeroportuale, sia nella fase di costruzione che in quella di entrata a regime.

Sono, in particolare, descritte le motivazioni tecniche e ambientali che hanno determinato le scelte progettuali e i diversi effetti sull'ambiente che i progetti di modifica avranno, tanto in fase di realizzazione che di esercizio.

Sono approfondite le alternative considerate sia in chiave di ipotesi strategiche di sviluppo, inclusa l'alternativa "zero", sia di sviluppo progettuale di dettaglio.

1.4

STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Il presente Studio di Impatto Ambientale è sviluppato sulla base delle linee guida contenute nel *DPCM 27 dicembre 1988*, commentate dalle norme UNI 10742 e UNI 10745 (*Impatto Ambientale: finalità e requisiti di uno studio di impatto ambientale e Studi di Impatto Ambientale: terminologia*) e delle linee guida emanate con il *decreto del 01/04/2004 (Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale)*.

Il presente Studio di Impatto Ambientale estende l'analisi dello stato attuale delle varie componenti ambientali a un'area vasta di circa 6 km intorno al sedime aeroportuale di progetto (*Figura 1.4a*).

L'area vasta, definita in modo da comprendere 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 comprende 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).

Gli effetti degli impatti sulle varie componenti sono stati comunque studiati all'interno di aree di diversa estensione in funzione della distanza massima di possibile impatto.

Come frontiere temporali di stima e valutazione degli impatti sono stati adottati i seguenti scenari di attuazione del progetto:

- *Scenario Attuale*: che rappresenta lo stato di avvio del progetto. È caratterizzato attraverso i dati di esercizio aeroportuale dell'anno 2007;
- *Scenario Futuro (2030)*: rappresenta lo stato di completa attuazione del progetto e di entrata a regime dell'aeroporto nell'assetto definito dal Nuovo Master Plan Aeroportuale.

Oltre alla presente *Introduzione*, lo Studio di Impatto Ambientale comprende:

- *Quadro di Riferimento Programmatico (Capitolo 2)*, in cui sono analizzati i rapporti tra l'aeroporto esistente ed il Nuovo Master Plan aeroportuale con i piani e le leggi vigenti;
- *Quadro di Riferimento Progettuale (Capitolo 3)*, che riporta le informazioni relative a:
 - *Analisi della domanda di traffico aereo*, che definisce le condizioni oggettive che spingono alla realizzazione del Nuovo Master Plan Aeroportuale di Malpensa;
 - *Alternative di Progetto considerate*, che presenta le varie opzioni considerate nella fase di concezione del Nuovo Master Plan Aeroportuale di Malpensa e la motivazione delle scelte effettuate;
 - *Descrizione dello stato attuale dell'aeroporto*;
 - *Descrizione del Nuovo Master Plan Aeroportuale di Malpensa*;
 - *Fase di cantierizzazione*, che descrive le attività necessarie ed i tempi previsti per la realizzazione del Nuovo Master Plan Aeroportuale;
 - *Misure di mitigazione degli impatti del Nuovo Master Plan Aeroportuale*, che riporta le misure studiate per l'attenuazione degli impatti del Nuovo Master Plan Aeroportuale in fase di cantiere e di esercizio;
 - *Uso di risorse e interferenze con l'ambiente*, che riporta un'analisi dell'uso di risorse e delle interferenze con l'ambiente in fase di cantiere e di esercizio;
 - *Identificazione delle Interferenze Ambientali Potenziali*, che riporta un'analisi delle interferenze potenziali del Nuovo Master Plan Ambientale, per componente ambientale, in fase di cantiere e di esercizio;

- *Misure di Compensazione*, che individua le possibili misure di compensazione.
- *Quadro di Riferimento Ambientale – Stato Attuale delle Componenti Ambientali (Capitolo 4)*, che contiene la descrizione dello stato attuale delle componenti ambientali interessate dalla realizzazione del progetto;
- *Quadro di Riferimento Ambientale – Stima e Valutazione degli Impatti (Capitolo 5)*, che contiene l’analisi degli impatti sulle componenti ambientali considerate per effetto delle azioni di progetto, in cui gli impatti significativi sono descritti e valutati anche utilizzando modelli matematici di previsione. Quando necessario, sono descritte le metodologie di indagine e di valutazione degli impatti sulle componenti ambientali;
- *Monitoraggi Ambientali (Capitolo 6)*, in cui sono descritti i sistemi di monitoraggio adottati per tenere sotto controllo l’aeroporto ed i suoi effetti sull’ambiente;
- *Studio di Incidenza (Capitolo 7)*, in cui sono analizzati gli eventuali impatti del progetto su aree appartenenti alla Rete Natura 2000 (Siti di Interesse Comunitario - pSIC e Zone di Protezione Speciale – ZPS).

Per mantenere la struttura dello Studio di Impatto Ambientale snella e di rapida lettura, i necessari approfondimenti tematici e tecnici sono riportati in specifici *Allegati Tecnici*.