

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a ARCH. GIROLAMO PASIN

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

PROCEDURA DI VIA RELATIVA AL PROGETTO "AEROPORTO DI MILANO MALPENSA – MASTERPLAN 2035"

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro *(specificare)* _____ Aspetti relativi alle analisi e alle interferenze con il territorio _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
 Ambiente idrico
 Suolo e sottosuolo
 Rumore, vibrazioni, radiazioni

- ✓ Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- ✓ Salute pubblica
- ✓ Beni culturali e paesaggio
- ✓ Monitoraggio ambientale
- ✓ Altro (*specificare*) COERENZA CON INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

TESTO DELL' OSSERVAZIONE TUTTE LE OSSERVAZIONI SONO MEGLIO SPECIFICATE
NELL'ELABORATO ALLEGATO 3 - OSSERVAZIONI

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - OSSERVAZIONI (*inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente*)

Luogo e data Somma Lombardo, 4 settembre 2020

(inserire luogo e data)

Il dichiarante


(Firma)



ENAC

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE
DIREZIONE PIANIFICAZIONE E PROGETTI

	MASTERPLAN AEROPORTUALE							
	N. DI PROGETTO: MP 08/001				Scala: -			
	Codice: 19IAD107				4			
	MP ENAC				3			
					2			
	N. Elaborato			rev.	1			
	M	P	D	0	2	0	0	27/11/19
						REV.	Data	Oggetto

Gruppo di lavoro:



Progettazione

COORDINAMENTO SEA: Ing. Alberto Servienti
Ing. Tiziano Zambello
Arch. Emanuela Ianniello
Arch. Antonio Orlando

ONEWORKS:

ONE WORKS S.P.A.:
Via Sciesa 3 20135 Milano, Italia
T +39 02 655913.1 - F +39 02 655913.60
milan@one-works.com

GRUPPO DI LAVORO ONE WORKS:

Arch. Giulio De Carli

Arch. Domenico Santini
Arch. Luisa Bianchini
Ing. Massimo Gallina
Ing. Francesco Sirtori
Ing. Denise Farese
Ing. Marina Milli
Ing. Katia Tiozzo

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA

MASTERPLAN AEROPORTUALE

DOCUMENTI

RELAZIONE GENERALE

Firmato digitalmente da
giulio de carli

OSSERVAZIONI

REDATTO: LB	CONTROLLATO: DS	APPROVATO: GDC
-------------	-----------------	----------------

Novembre 2019

E' severamente vietata la riproduzione e la cessione a terzi senza autorizzazione S.E.A.

MGP - mod. A4 - rev. 2 del 22.06.12

1 PREMESSA

costituisce un elemento di crescita economica capace di attrarre attività produttive anche non direttamente correlate al trasporto aereo (come avvenne in passato per le stazioni ferroviarie) e può configurarsi come primario elemento di riferimento su cui basare la pianificazione corretta e sostenibile di un intero sistema territoriale, che definisce strategie e opportunità basate sulla presenza di nodi di interscambio efficienti, forme di evoluzione ed innovazione tecnologica, possibilità di integrazione e cooperazione, ecc.

Le trasformazioni repentine e poco programmabili che caratterizzano il trasporto aereo impongono al gestore dell'aeroporto di dotarsi di soluzioni progettuali flessibili e di risposte puntuali alle necessità di adeguamento delle infrastrutture e di aggiornamento dei servizi, volte a soddisfare i programmi dei vettori, le aspettative dei passeggeri e le esigenze del territorio (in termini di efficiente supporto alle attività produttive, ma anche di attenzione agli aspetti sociali ed ambientali).

Questa significativa variabilità nel tempo degli elementi di riferimento esterni ha anche portato alla scelta (peraltro espressa anche nelle "linee guida" di ENAC) di considerare un periodo relativamente contenuto per quanto riguarda l'analisi delle necessità di sviluppo dell'aeroporto e, quindi, di fissare al 2035 la durata di vigenza della presente edizione del Master Plan, rimandando a future valutazioni eventuali ulteriori proposte di intervento.

Fin dalle prime pagine, fin dalla premessa (pag 11), si evidenzia quali sono le questioni più importanti a cui si fa riferimento in questo progetto: una grande variabilità di tutti gli elementi che lascerà lo spazio, nelle pagine successive di descrizione del Masterplan, a **soluzioni del tutto "aperte", sia in termini di tempo che di effettiva realizzazione.**

Resteranno certe solo alcune piccole sistemazioni infrastrutturali interne per la movimentazione dei mezzi.

Nelle varie pagine di analisi c'è spazio anche per ricordare i progetti del trasporto merci e passeggeri che l'Europa avanza da anni (pag. 15), e sui quali tutti gli Stati membri stanno investendo.

- **Corridoio Reno – Alpi** (ex Genova – Rotterdam): Genova, Milano, Lugano, Basilea; Genova, Novara, Briga, Basilea fino ad Amsterdam, Nimega, Rotterdam da un lato e Bruxelles, Anversa, Gand, Zeebrugge dall'altro;
- **Corridoio Mediterraneo**: Algeciras, Madrid, Barcellona, Marsiglia/Lione, Torino, Novara, Milano, Verona, Padova, Venezia, Ravenna/Trieste, Lubiana, Budapest, frontiera UE.

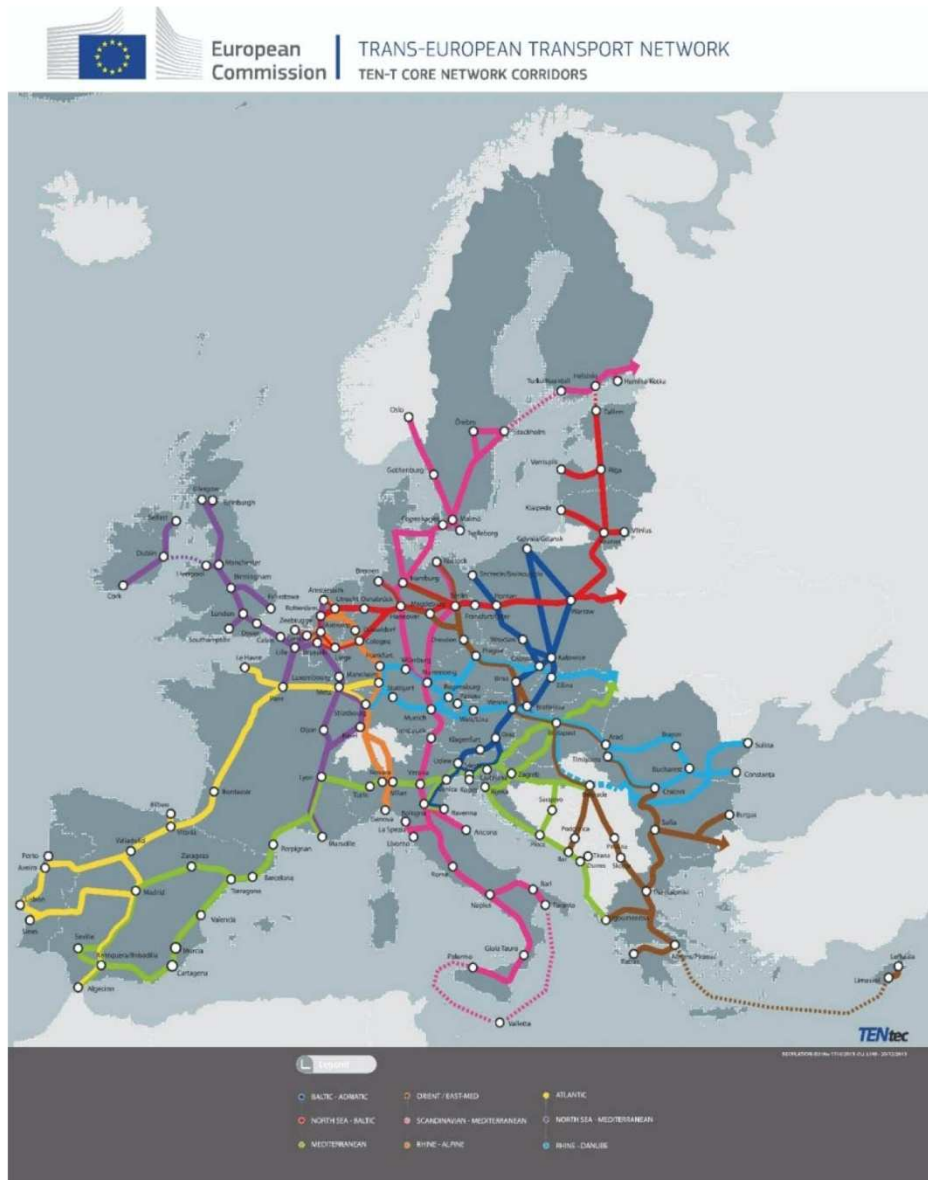


Figura 1 - TEN-T Core Network corridors – Regulation EU 1316/2013 & 1315/2013

Appare dunque strano che di **tali analisi e dati, non si tenga minimamente conto**, come si vede nel progetto, immaginando quindi che l'aumento della mobilità di merci e passeggeri prosegua con lo stesso trend degli anni scorsi, senza uno spostamento dal mezzo aereo al treno.

In particolare la questione della quantità delle merci che SEA ritiene di poter raggiungere, sembra essere smentita anche dal Piano Nazionale dei Trasporti, citato a pag. 16 e 17 del documento:

3.2 Piano Nazionale degli aeroporti

Gli indirizzi contenuti nel Piano Nazionale degli Aeroporti, aggiornato al 2014, considerano un volume complessivo di 150 milioni di passeggeri nazionali e prevedono al 2030 un aumento fino a 250 milioni di passeggeri/anno. Mentre per il settore cargo si prevede un aumento dal dato iniziale di ca. 950.000 tonnellate (2014) a circa 1.400.000 tonnellate nel 2030. Gli aspetti più significativi della crescita registrata nell'ultimo decennio e che hanno maggiormente influenzato lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali sono identificati dal Piano:

450.000 tonnellate che sembra, in questo Masterplan, essere tutte a carico di Malpensa

AEROPORTO DI MALPENSA –MASTER PLAN 2035

17

Qui viene ricordato in maniera piuttosto evidente che nel 2030, sull'intero territorio Nazionale, su tutti gli aeroporti, il carico per il settore cargo è previsto che raggiunga 1.400.000 tonnellate annue.

La crescita di circa 450.000 tonnellate dunque, sembrerebbe dover essere assorbita unicamente dall'aeroporto di Malpensa.

Riteniamo la cosa decisamente inverosimile.

Per quanto riguarda l'inquadramento urbanistico, a pag 20 e ripreso a pag 25, si cita il Piano d'Area Malpensa tra quelli presenti, mentre in realtà **non esiste più da oltre 10 anni, poiché è scaduto nel 2009**, dopo 10 anni dalla data della sua approvazione.

Ad oggi dunque **non esiste nessuno strumento urbanistico d'Area** che tenta una ricucitura di tutte le istanze infrastrutturali ed altro che insistono su quest'area.

4 INQUADRAMENTO URBANISTICO

Il capitolo relativo all'inquadramento urbanistico analizza il contesto pianificatorio di riferimento per l'aeroporto di Malpensa, attraverso i documenti di seguito elencati.

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	Piano Territoriale Regionale	Aggiornamento PTR approvato con D.C.R. n. 64 del 10.07.18
	Rete Ecologica Regionale (RER)	Approvato con deliberazione n. 8/10962 del 30.12.09
	Programma Regionale di Sviluppo	Approvato con D.C.R. XI/64 del 10.07.18
	Piano Territoriale d'Area di Malpensa SCADUTO nel 2009 e mai ripresentato	Approvato con Legge Regionale 12.10.99, n. 10

4.4 Piano Territoriale d'Area di Malpensa

Approvato con legge regionale (L.R. 12.04.99, n. 10), il Piano Territoriale d'Area (PTA) di Malpensa, che definisce gli assetti delle infrastrutture di comunicazione (ferroviarie e viabilistiche) e le opere ritenute strategiche connesse allo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa, ha valore prevalente rispetto al PTC del Parco del Ticino e rispetto ai PGT comunali; deve essere recepito dai PTCP provinciali ed ha durata decennale.

In esso sono contenute alcune indicazioni immediatamente vincolanti che definiscono porzioni di territorio di fatto sottratte alla pianificazione comunale.

Anche a pag 24 si cita l'ormai **obsoleto strumento del Programma Regionale di sviluppo in cui ancora si parla di Malpensa come "hub"**, quando in realtà non lo è mai stato, forse nemmeno negli anni della presenza di ALITALIA, finiti nel 2007 con il ritorno della compagnia di bandiera nella sua sede storica e naturale: Roma.

4.3 Programma Regionale di Sviluppo

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) della XI Legislatura è stato presentato dalla Giunta il 29.05.18 (con D.G.R. 154/2018) e approvato dal Consiglio Regionale il 10.07.18 (con D.C.R. XI/64).

Il Programma Regionale di Sviluppo è il documento che definisce gli obiettivi, le strategie e le politiche che la Regione si propone di realizzare nell'arco della legislatura, per promuovere lo sviluppo economico, sociale e territoriale della Lombardia.

Il Programma Regionale di Sviluppo della XI Legislatura è articolato in quattro aree programmatiche:

- area istituzionale
- area economica
- area sociale
- area territoriale

A livello regionale l'aeroporto di Malpensa viene individuato, all'interno del Programma Regionale di Sviluppo, quale **hub internazionale** e centro del sistema aeroportuale lombardo. Il sistema degli aeroporti vede inoltre assegnare a Linate il ruolo di city airport, Brescia Montichiari viene inquadrato come aeroporto prevalentemente adibito al trasporto merci e come "riserva di capacità", mentre a Bergamo Orio al Serio viene assegnato il ruolo di aeroporto dedicato ai voli low cost. Il sistema dovrà garantire la rilevanza del ruolo economico della Lombardia in Italia e in Europa.

A pag 45 si riporta il **PRG di Malpensa risalente al 1985, ad oggi ancora l'unico strumento di pianificazione approvato regolarmente.**

5.3 Piano Regolatore Generale dell'aeroporto "Malpensa 2000"

ad oggi ancora l'unico Piano approvato

Il Piano Regolatore Generale dell'aeroporto di Milano Malpensa denominato "Malpensa 2000" venne redatto nel 1985 per rispondere a quanto prescritto dalla citata legge 449. Tale documento, presentato da SEA il 30.12.85, venne approvato con D.M. 13 febbraio 1987, n. 903, secondo le procedure previste dall'art. 4 della legge 449/85.

Il P.R.G. del 1985 raffigurava lo sviluppo previsto per l'infrastruttura e consentiva la lettura organica e complessiva dell'aeroporto come insieme di singoli sottosistemi che venivano illustrati nel Piano e negli allegati al Piano, tra cui la tavola 104A che, come evidenziato anche da ENAC (cfr. nota 19.7.2001 prot. 1700), contiene la planimetria dell'aeroporto completa delle nuove aree acquisite, della zonizzazione con la destinazione d'uso delle aree e la localizzazione schematica delle principali opere e relative funzioni, ivi compresa la nuova aerostazione passeggeri (Terminal 1), completa di cinque satelliti da realizzare in più fasi.

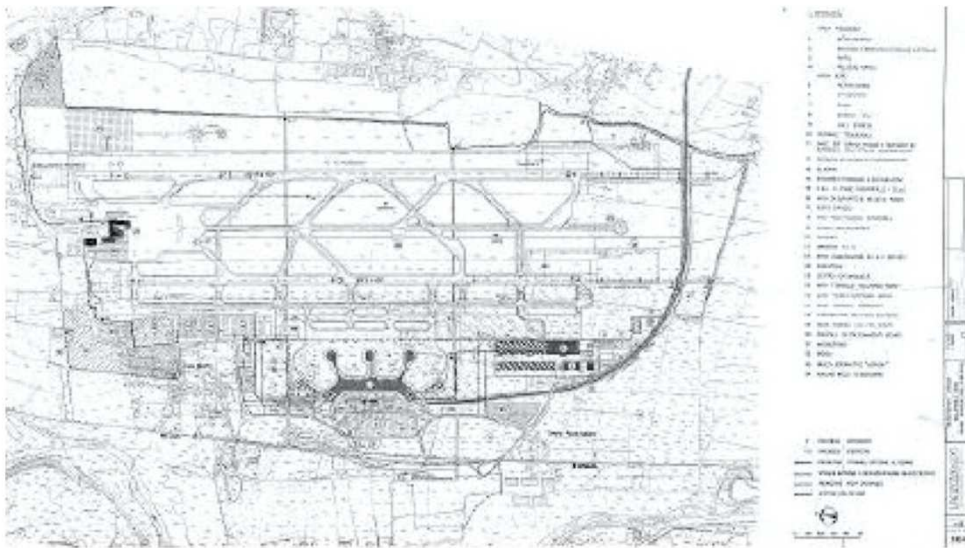


Figura 19 - Piano Regolatore Aeroportuale 1985 - Tav. 104/A

Molti dei suoi parametri sono stati superati nel tempo (numero dei passeggeri, ecc.) senza una vera e propria ulteriore approvazione delle modifiche effettuate.

Il documento segnala anche alcune parti positive:

Su tale Piano ebbero modo di esprimersi favorevolmente sia la Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, sia la Soprintendenza Archeologica.

La SEA, prima dell'entrata in vigore della normativa del 1988 (normativa di riferimento della V.I.A.), pur non essendovi tenuta, provvide alla redazione di uno specifico Studio di Impatto Ambientale a seguito del quale venne stipulato un protocollo di intesa (convenzione del 3.11.1988) con la Regione Lombardia che prevedeva una serie di azioni tendenti a salvaguardare la qualità della vita dei residenti nei territori limitrofi all'aeroporto, sia dal punto di vista ambientale sia da quello socio-economico, e a ridurre le ricadute negative sugli ecosistemi naturali ed abitativi.

Ma ci si dimentica di elencare gli elementi che avrebbero dovuto far parte delle suddette azioni e specificare quali di quelle si sono portate a termine.

Molti di quegli obiettivi sono stati disattesi ed oggi, molte di quelle aree sono invece state di nuovo oggetto di nuove trasformazioni e di consumo di suolo, spesso ad adiuvandum dell'aeroporto stesso come ad esempio la "cava Nidoli" di fronte al terminal 2, che allora doveva essere recuperata a verde, mentre ad oggi è un'area a parcheggio (fuori dal sedime) gestita dalla stessa SEA.

Pochi anni dopo iniziò il percorso di ampliamento dell'aeroporto, come descritto a pag 47.

Su apposita istanza della SEA, il Ministero dei Lavori Pubblici, con decreto n. 1299 del 1993, accertata la sussistenza dei presupposti di cui alla nuova normativa, constatato il raggiungimento dell'intesa tra Stato e Regione Lombardia sul P.R.G. dell'Aeroporto di Milano - Malpensa, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 81 del DPR 24.7.1977 n. 616, ha autorizzato la realizzazione "delle opere aeroportuali previste nel PRGA medesimo, conformemente agli elaborati tecnici che si allegano e fanno parte integrante del presente provvedimento, unitamente alle prescrizioni ed osservazioni contenute nel decreto del Ministero dei Trasporti n. 903 del 13.2.1987".

In particolare, il decreto faceva obbligo alla SEA di rispettare le risultanze dello Studio di Impatto Ambientale redatto in ottemperanza alla richiamata deliberazione CR Lombardia del 3.6.1986 e la normativa paesistico ambientale prevista dal Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle di Ticino, dalle norme statali vigenti in materia ed in particolare dalle prescrizioni formulate dal Ministero dei Beni Culturali ed onerava la Società di presentare al Ministero dei Lavori Pubblici, prima della realizzazione delle singole opere, i programmi degli interventi da eseguire nell'aeroporto, nonché i relativi elaborati progettuali e le annesse relazioni tecniche, evidenziando che queste ultime dovevano risultare coerenti con le previsioni del P.R.G.A. Il Ministro chiariva inoltre che un nuovo accertamento della conformità urbanistica sarebbe stato necessario solo per eventuali opere che comportavano varianti essenziali alle previsioni del P.R.G.A.

Pertanto, a far data dall'adozione del DM 1299 del 1993, la realizzazione delle singole opere da eseguire in attuazione del P.R.G.A. del 1985 non richiede il preventivo accertamento della conformità urbanistica, salvo che esse costituiscano varianti essenziali.

Nel 1994 il Consiglio dei Primi Ministri europei, riunitosi a Essen, incluse l'aeroporto di Malpensa tra i 14 progetti prioritari del T.E.N. (Trans European Network) e avviò una procedura di monitoraggio del progetto nelle sue fasi realizzative, impegnando nel frattempo il Governo italiano a portare a termine una serie di infrastrutture di collegamento a servizio dell'aeroporto stesso.

In queste fasi, si opera per il suo potenziamento ma sempre sulla base del PRG del 1985, e quindi con quei limiti di traffico.

Solo verso la fine degli anni '90, si affacciò l'ipotesi di un aumento enorme del numero dei passeggeri, e per sostenere questa ipotesi si avanzò il progetto della sostanziale chiusura di Linate.

5.4 Trasferimento del traffico da Linate a Malpensa

Nel 1996 il Ministro dei Trasporti, con D.M. 5 luglio 1996 n. 46-T, definiva i criteri di ripartizione del traffico tra i vari scali del sistema aeroportuale lombardo (Malpensa, Linate e Orio al Serio).

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

A seguito di tale decreto alcune compagnie aeree fecero ricorso alla Commissione Europea e tale ricorso portò alla definizione di una disciplina transitoria, concordata tra il Governo italiano e la stessa Commissione Europea, che venne sancita con D.M. 9 ottobre 1998 n.101-T.

Quest'ultimo D.M. evidenzia in premessa che "la realizzazione a Malpensa di un aeroporto hub è obiettivo dello Stato italiano, condiviso dai programmi dell'Unione Europea" e indica 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.

Di conseguenza, un altro aeroporto facente parte del medesimo sistema aeroportuale non poteva porsi in competizione con Malpensa e penalizzare l'avvio del progetto.

Ovviamente nessuno tenne conto del fatto che un hub, per funzionare, ha bisogno di una compagnia aerea intercontinentale, che ne faccia la sua base.

Ma tant'è, **la parola "hub" venne assegnata a Malpensa prima ancora di trovare una compagnia disponibile.**

Più che altro pareva servire a dimostrare che l'aeroporto aveva grandi potenzialità, poiché spostando il traffico aereo da Linate a Malpensa, si avrebbe potuto dire che l'aeroporto, appena rinnovato, aveva raddoppiato il numero dei passeggeri.

Lo scontro con le compagnie aeree internazionali di base a Linate impedì la sua chiusura ed un successivo decreto limitò i numeri del trasferimento.

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. Il decreto indicava inoltre che tale quota di traffico sarebbe rimasta a Linate fino alla entrata in funzione del collegamento ferroviario diretto tra Milano e Malpensa con due frequenze per ora, e al completamento dei lavori di potenziamento dell'autostrada A8 con la costruzione della corsia di emergenza.

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 entrata in esercizio in 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 D.M.46-T/1996, il trasferimento divenne operativo il 31 ottobre 1999, con l'inizio dell'orario invernale 1999/2000.

Contestualmente il Ministero dell'Ambiente, recependo le richieste espresse da alcune compagnie aeree e dalle popolazioni circostanti lo scalo, imponeva a SEA di avviare una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale riguardante gli effetti indotti dal trasferimento della rimanente quota di traffico da Linate a Malpensa, senza peraltro mettere in discussione l'insieme delle opere finalizzate al potenziamento dell'aeroporto e costituenti il Piano Regolatore Generale Aeroportuale.

A seguito della richiesta del Ministero dell'ambiente, si aprì dunque la procedura per l'ottenimento della VIA per il trasferimento dei voli: un potenziamento dell'aeroporto mai previsto prima in nessuna pianificazione.

5.5 Studio di Impatto Ambientale del 1999

Nello specifico, vennero analizzate le ricadute correlate a un “busy-day” di 944 movimenti/giorno e ad un traffico annuo di circa 21,3 milioni di passeggeri, valori determinati sommando ai movimenti e

Questi dati sono stati ampiamente superati negli anni senza nessuna autorizzazione, un po' come se il “busy-day” fosse in realtà il limite massimo per qualunque giorno dell'anno, **ed il numero dei passeggeri non incidesse sul sistema del trasporto a terra in origine e destinazione.** In sostanza si è sempre detto che l'importante era non superare il numero dei movimenti al giorno, come se l'impatto ambientale dipendesse unicamente dal sorvolo degli aerei e non da un sostanziale raddoppio del numero dei passeggeri in transito sul territorio, con le diverse modalità di trasporto per arrivare all'aeroporto o, da lì, tornare a casa.

In ogni caso, neppure questa valutazione passa l'analisi del Ministero dell'Ambiente e di quello dei Beni Culturali, e la VIA si conclude con un parere negativo.

I risultati dello studio vennero analizzati dal Ministero dell'Ambiente che, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ha emanato 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 a un percorso di minimizzazione dell'impatto indicato dal decreto stesso.

Si sottolinea che il citato decreto del Ministro dell'Ambiente non mette 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 del tema da parte del Consiglio dei Ministri.

A seguito delle valutazioni effettuate dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 03.12.99, il Presidente del Consiglio emanò in data 13.12.99 un proprio D.P.C.M. che, tenendo conto sia degli impegni assunti dal Governo Italiano in sede comunitaria, sia della rilevanza del progetto ai fini dello sviluppo economico dell'area di influenza, conferma il trasferimento dei voli a Malpensa, impegnando nel contempo le istituzioni interessate ad attivare le misure già individuate per la riduzione dell'impatto ambientale.

Risultava pertanto superato il parere negativo del Ministero dell'Ambiente e si consentiva l'attuazione del processo di trasferimento del traffico da Linate a Malpensa che, peraltro, è stato poi realizzato solo parzialmente poiché i successivi Decreti del Ministero dei Trasporti del 20.03.00, del 05.01.01 e - più recentemente - del 01.10.14 hanno fissato ulteriori criteri di ripartizione dei voli tra i due scali che garantiscono la possibilità di mantenere a Linate i collegamenti con le capitali degli Stati membri e con gli hub dell'Unione Europea.

Solo con un successivo decreto del Presidente del Consiglio, si superò il parere negativo (mai ritirato), e si diede conferma al trasferimento dei voli impegnando le istituzioni a procedere ed attivare le misure previste per la riduzione dell'impatto ambientale.

Tali compensazioni e mitigazioni, se si fa eccezione della "delocalizzazione" di un migliaio di famiglie distribuite su tre Comuni, per la maggior parte non sono state effettuate ed anzi, ad oggi, così come accadde per le mitigazioni e compensazioni del vecchio PRG, **molta parte di territorio che allora faceva parte di un "piano del verde", vengono ulteriormente proposte, in questo o in altri progetti (vedasi per esempio la ferrovia di collegamento tra il terminal 2 e Gallarate), come trasformazione del verde esistente in infrastrutture od altro.**

A pochissimi anni di distanza dall'apertura, si cominciano ad avanzare nuove richieste di ampliamento, spesso accompagnate dal pensiero che, se non si amplia, l'infrastruttura rischia il collasso e forse anche la chiusura.

5.6 Master Plan Aeroportuale del 2009

Nel 2005, per rispondere alle previsioni di crescita del traffico di Malpensa che a quel tempo operava come hub di Alitalia, vennero avviati gli studi per la redazione di un nuovo Masterplan aeroportuale, con il coinvolgimento di vari consulenti tecnici ed economici (MITRE, Dorsch, Gruppo CLAS, ecc.).

Nel 2008 si verifica il noto de-hubbing di Alitalia da Malpensa, ma comunque SEA, pur in uno scenario di riferimento non ancora ben definito, in novembre 2009 decide di pubblicare comunque il

Tale documento si basava sull'ipotesi che Malpensa potesse nuovamente riconquistare il ruolo di hub che gli era stato affidato contestualmente all'entrata in esercizio della nuova area terminale

Di nuovo si torna a parlare di "hub", senza considerare che manca una compagnia aerea disponibile a fare di Malpensa il "proprio" terminal.

L'unica compagnia aerea a cui si poteva chiedere di spostarsi nel nuovo aeroporto, senza avere risposte negative, era ALITALIA, che fu "costretta" a spostare gran parte del suo "asset" da Roma, la sua sede storica, in "brughiera".

Questo servì per qualche anno a dimostrare una certa crescita del numero dei passeggeri e quindi a sostenere che l'ipotesi di un aeroporto in forte crescita fosse dunque vera.

Il nuovo Masterplan ottenne in data 20.02.10 il "nulla osta tecnico" da parte di ENAC, che sottolineò come la visione strategica del documento fosse armonizzata con le esigenze di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e configurasse per Malpensa un ruolo e una prospettiva di crescita in linea con le indicazioni espresse dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Parallelamente venne completato lo Studio di Impatto Ambientale necessario per attivare la procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale (V.I.A.) del nuovo Masterplan, ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

L'attivazione della suddetta procedura avvenne in maggio 2011, ma nel frattempo risultarono sempre più evidenti e significative le modifiche dello scenario di riferimento rispetto a quanto era stato considerato nel corso della redazione del Masterplan, e ciò portò dapprima alla produzione di una serie di integrazioni ed aggiornamenti della documentazione iniziale (aprile 2012 e novembre 2012), quindi alla sospensione e, infine, al ritiro dell'istanza di valutazione in luglio 2014.

Anche in questo caso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, arrivata "quasi" alla bocciatura, fu ritirata pochi giorni prima del verdetto finale.

Ancora una volta l'Aeroporto della Malpensa perde l'occasione di un nuovo strumento di pianificazione che, ad oggi, torna ancora ad essere quello del 1985.

6 IL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE VIGENTE

Il Masterplan dell'aeroporto di Malpensa vigente alla data di redazione del presente documento è quello prodotto nel 1985 ("Malpensa 2000 – Piano Regolatore Generale").

Tale strumento stimava per il 2005 un traffico complessivo del sistema aeroportuale milanese (Malpensa + Linate) pari a 21 milioni di passeggeri/anno, 225.000 t di merce e 165.000 movimenti di aeromobili e proponeva un netto cambiamento di ruolo dei due aeroporti rispetto alla situazione in essere, tenendo ben presenti le indicazioni al tempo espresse dagli strumenti di pianificazione dei trasporti prodotti a livello regionale e nazionale.

Gli obiettivi principali considerati nella redazione di tale documento sono stati i seguenti:

- razionalizzazione del sistema operativo e procedurale in funzione di una maggiore capacità aeronautica e dell'attenuazione dei fenomeni di inquinamento acustico sul territorio circostante;
- razionalizzazione della movimentazione a terra degli aeromobili;
- ottimizzazione distributiva dei vari sottosistemi funzionali nell'ambito dell'area terminale;
- conseguimento di adeguati livelli di qualità del servizio;
- flessibilità, possibilità di realizzazione per fasi, possibilità di ulteriori ampliamenti.

Tali obiettivi appaiono ancor oggi pienamente condivisibili, anche se nel corso del tempo si è sempre più sviluppata una maggiore attenzione alle problematiche di tipo ambientale, che porta oggi a sottolineare la necessità di considerare non solo l'impatto acustico prodotto sul territorio, ma anche tutte le altre possibili ricadute (inquinamento atmosferico, uso dei suoli, ambiente idrico, aspetti paesaggistici, modifiche dell'ecosistema, aspetti socioeconomici, ecc.).

I dati sul numero dei passeggeri, delle merci e dei movimenti, negli anni è stato abbondantemente superato o quantomeno non considerato.

Infatti

nel 2000: 20.716.815 passeggeri, 301.045 t di merci, 249.107 movimenti
nel 2007: 23.885.391 passeggeri, 419.128 t di merci, 247.456 movimenti
nel 2018: 24.725.490 passeggeri, 572.774 t di merce, 194.515 movimenti
nel 2019: 28.846.299 passeggeri, 558.481 t di merce, 234.054 movimenti

fonte assaeroporti
vedi pag 145 di questo documento

Lo stesso PRG, viene visto, a seconda delle necessità funzionali che si avanzano, come uno strumento piuttosto elastico, sia dal punto di vista funzionale che da quello dei numeri.

La relazione stessa lo descrive in tal senso:

Notevole risalto viene dato dal Piano Regolatore alle necessità di integrazione del terminal passeggeri con la stazione ferroviaria, con i parcheggi auto e con alcuni altri servizi (ad esempio l'hotel), che costituiscono **uno schema puntualmente applicato nell'area ovest secondo le previsioni espresse dal documento, e che sono state poi replicate anche per l'area nord (Terminal 2), anche in mancanza di specifiche indicazioni di Piano in tal senso.**

Per l'area merci il Piano Regolatore del 1985 prevedeva uno sviluppo abbastanza contenuto, nella zona sud-ovest del sedime aeroportuale, in prossimità del tracciato della linea ferroviaria.

Partendo da tale nucleo iniziale, per soddisfare la crescente domanda del traffico merci registrata a Malpensa, la "Cargo City" **si è poi però dovuta sviluppare ulteriormente verso sud, andando a interessare anche una parte consistente della zona in cui il Piano indica una destinazione più generica di: "aree per servizi tecnici di supporto ed integrativi dell'attività aeroportuale".**

Nel corso degli anni si sono registrate alcune altre variazioni nell'effettivo sviluppo dell'aeroporto rispetto a quanto inizialmente previsto dal Piano Regolatore, si sottolinea tuttavia che ogni nuovo intervento realizzato a Malpensa risulta comunque in accordo con le linee generali di impostazione dettate da tale strumento e, nei casi in cui si sia dovuto procedere all'attuazione di opere non pienamente coerenti con le indicazioni di Piano, si è sempre preliminarmente provveduto all'acquisizione di tutte le necessarie autorizzazioni di carattere tecnico ed urbanistico.

Aree "generiche" sono state adattate a zone "cargo", ed altre variazioni sono state eseguite negli anni, anche se si sottolinea che ogni intervento realizzato è comunque in accordo con "le linee generali di impostazione".

Sarebbe interessante una descrizione precisa di tutti questi interventi per capire come un PRG possa essere modificato, senza nessuna approvazione di nessuna variante, portando come alibi il fatto che tali varianti "sono in linea con le linee generali".

Ad oggi ci troviamo di fronte a necessità talmente difformi dal PRG, da dover attivare una nuova procedura

Rispetto alle indicazioni del Piano Regolatore del 1985, oggi per l'aeroporto di Malpensa risulta necessario un aggiornamento delle varie previsioni di intervento, che tenga conto dello scenario di riferimento attuale e delle ulteriori prospettive di crescita per il futuro.

In particolare, **emerge la necessità di individuare nuove aree di sviluppo destinate al traffico merci, settore per cui si è registrato un significativo e progressivo incremento nel corso degli anni, mentre per la componente passeggeri e per le infrastrutture di volo il quadro di riferimento richiederà modifiche più contenute poiché, dopo la perdita del ruolo di "hub" di Alitalia, Malpensa dispone ancora di sufficienti margini di crescita rimanendo in un ambito che dovrà essere sicuramente aggiornato e modificato, ma che rimane comunque coerente con quanto era stato originariamente previsto dal Piano del 1985.**

Le ultime analisi del corrente piano, risalgono al 2018:

Anno	Totale passeggeri	Totale passeggeri e operatori	Numero di passeggeri nel giorno di punta	TPHP	Numero medio di passeggeri al giorno	Numero medio di passeggeri all'ora	Coefficiente di picco giornaliero [e _g]	Coefficiente di picco orario [e _o]
2018	24561735	24588753	92000	8689	67292	2804	1.37	3.10

24.725.490 secondo Assaeroporti

Risulta anche interessante capire il "bacino d'utenza" dell'aeroporto, che si può individuare dalle tabelle pubblicate sulla presente relazione:

Una verifica delle indicazioni sopra esposte risulta possibile analizzando i dati che emergono dalle indagini campionarie effettuate in aeroporto per definire l'area di residenza dei passeggeri⁷. Nelle seguenti figure si riportano sia i dati riguardanti la residenza dei passeggeri, sia quelli relativi alla località da cui sono partiti per giungere in aeroporto.

Residenza	T1	T2	tot. Malpensa
Italia	69%	78%	72%
altri Paesi EU	19%	20%	19%
Est Europa / Russia	2%	-	1%
Nord America	3%	1%	2%
America Latina	2%	-	1%
Africa / Medio Oriente	2%	1%	2%
Estremo Oriente	3%	-	2%
<i>campione</i>	2.724	1.054	3.778
	100%	100%	100%

Residenza	T1	T2	tot. Malpensa
Lombardia	71%	66%	69%
altro nord-ovest	15%	14%	15%
nord -est	3%	1%	2%
centro	2%	1%	2%
sud	2%	6%	3%
isole	7%	12%	9%
<i>campione (residenti in Italia)</i>	1.863	823	2.686
	100%	100%	100%

Residenza	T1	T2	tot. Malpensa
Milano città	16%	16%	16%
Milano provincia	10%	12%	11%
Monza e provincia	9%	10%	9%
Bergamo e provincia	4%	3%	4%
Brescia e provincia	4%	2%	3%
Como e provincia	9%	9%	9%
Cremona e provincia	2%	1%	2%
Lecco e provincia	3%	2%	3%
Lodi e provincia	2%	1%	2%
Mantova e provincia	1%	1%	1%
Pavia e provincia	3%	3%	3%
Sondrio e provincia	2%	1%	2%
Varese e provincia	35%	39%	36%
<i>campione (residenti in Lombardia)</i>	1.318	547	1.865
	100%	100%	100%

Da queste tabelle risulterebbe che l'aeroporto della Malpensa è, decisamente, **l'aeroporto dei Varesotti**.

Il 72 % dei passeggeri sono Italiani, di questi, il 69% sono Lombardi, e di questi, il 36% sono di Varese e provincia.

In sostanza, il 18% del totale dei passeggeri sono residenti in questa Provincia.

Nemmeno i passeggeri residenti a Milano Città e Milano Provincia, assommata, raggiungono le nostre percentuali (si fermano al 27% contro il 36% dei Varesotti, rispetto al totale dei Lombardi).

Possiamo affermare che dopo più di venti anni dall'apertura di "Malpensa 2000", l'obiettivo di essere il grande aeroporto di riferimento del Nord Italia, non è ancora stato centrato.

Le **zone di provenienza** danno percentuali leggermente diverse dalla residenza, ma non totalmente in contraddizione: risultano **primi coloro che "arrivano" da Milano e Provincia (34%) con una popolazione di 3.260.000 abitanti, ma sempre al 25% coloro che arrivano dalla provincia di Varese che ha una popolazione di 890.000 abitanti**, e con distacchi enormi da coloro che arrivano da altre provincie della Lombardia e ancor più fuori dalla Regione.

Zona di provenienza	T1	T2	tot. Malpensa
Milano città	27%	25%	26%
Milano provincia	7%	10%	8%
Monza e provincia	5%	4%	5%
Varese e provincia	23%	29%	25%
Como, Lecco, Sondrio e province	9%	7%	8%
Cremona, Mantova, Lodi, Pavia e prov.	4%	4%	4%
Bergamo, Brescia e province	6%	3%	5%
totale Lombardia	81%	82%	81%
Torino e provincia	6%	4%	5%
Novara, Vercelli, Verbania e province	3%	5%	4%
altre province Piemonte	1%	2%	1%
Genova e provincia	1%	1%	1%
altre province Liguria	1%	0%	1%
totale Nord-Ovest	12%	12%	12%
Regioni del Nord-Est	4%	3%	4%
Regioni del Centro	1%	1%	1%
Regioni del Sud e Isole	0%	0%	0%
Svizzera	2%	2%	2%
altri Paesi	0%	0%	0%
<i>campione (passeggeri in partenza)</i>	<i>2.658</i>	<i>1.012</i>	<i>3.670</i>
	100%	100%	100%

Eppure i collegamenti ferroviari ci sono ormai, e sono pure frequenti e non con tempi di percorrenza così lunghi:

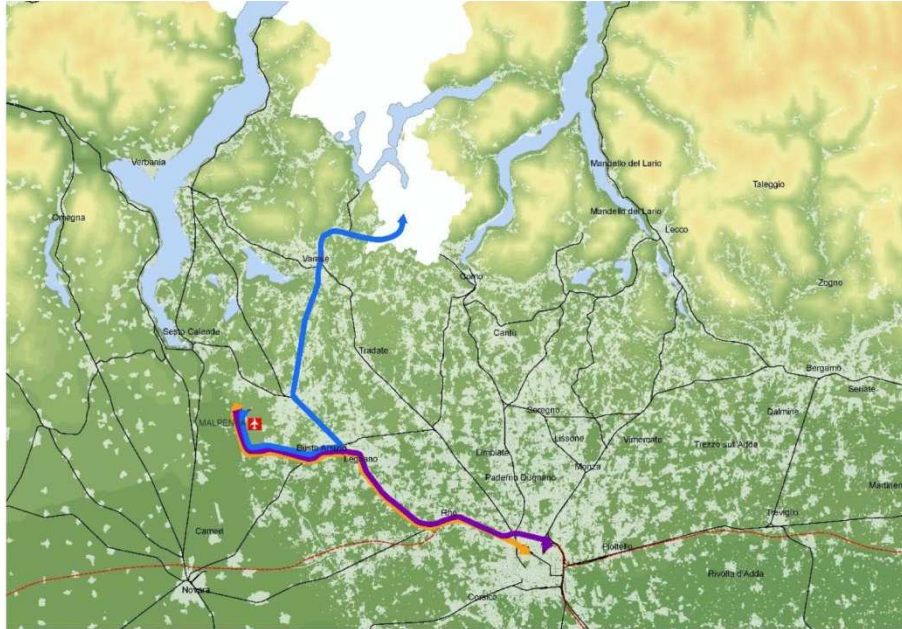


Figura 57 - Offerta ferroviaria attuale

Il collegamento ferroviario dedicato costituito dal “Malpensa Express” fornisce 146 corse/giorno da/per Milano in entrambe le direzioni (68 da stazione Centrale e 78 dalla stazione Cadorna) corrispondente ad 1 treno ogni 15 minuti da due differenti stazioni di origine (in aggiunta vi è la possibilità d’interscambio con treni regionali a Milano Bovisa o tramite S50 a Busto Arsizio).

Il tempo di percorrenza da/per Malpensa Terminal 1 è dell’ordine dei 37’ da Milano Cadorna e 51’ da Milano Centrale. Il tempo di percorrenza da/per Malpensa Terminal 2 è dell’ordine dei 43’ da Milano Cadorna e di 57’ da Milano Centrale.

Per altro forse vale la pena ricordare anche qui che **eventuali nuovi collegamenti ferroviari non farebbe ridurre i tempi di percorrenza da Milano e Provincia, e porterebbero ad un risparmio di pochi minuti i passeggeri provenienti dal nord.**

Inoltre sono presenti già altri numerosi sistemi di accesso attraverso altre modalità di trasporto che vengono pubblicate nella relazione:

8.2.4 Accessibilità con autobus

L'aeroporto di Malpensa è collegato tramite le seguenti linee bus per il trasporto pubblico, gestite dalla società S.A.C.O:

<i>Linea</i>	<i>Percorso e cadenza</i>
Autolinea extraurbana Gallarate – Malpensa – Castelnovate	Collega la stazione ferroviaria di Gallarate con Castelnovate passando da Cardano Al Campo, Aeroporto di Malpensa (Terminal 1 e 2), Case Nuove e Vizzola Ticino. La cadenza è oraria.
Autolinea Unificata Somma Lombardo – Maddalena – Casenuove – Malpensa – Castelnovate con dev. "Stabilimenti Agusta"	Collega Somma Lombardo a Castelnovate transitando per Maddalena, Case Nuove, Malpensa, Vizzola Ticino. La linea effettua il percorso dal lunedì al sabato

L'aeroporto è inoltre facilmente accessibile tramite un sistema articolato di navette da e per le principali città del bacino di riferimento, con specifiche aree di attestamento in prossimità sia del Terminal 1 che del Terminal 2.

In tabella si riportano gli altri principali collegamenti bus da e per l'aeroporto di Malpensa:

<i>Linea</i>	<i>Percorso e cadenza</i>
Linea Malpensa Terminal 1 e Terminal 2 – Fiera Milano Rho	Collegamenti diretti tra l'aeroporto e la Fiera Milano Rho operati dalle società Airpullman (Malpensa Shuttle) e Autostradale (Malpensa Bus Express) durante le manifestazioni fieristiche
Linea Milano Stazione Centrale – Malpensa Terminal 1 e Terminal 2	Collegamenti operati dalle società Airpullman, Autostradale e Terravision, con cadenza ogni 20 minuti. Le società Air Pullman e Autostradale effettuano fermata su richiesta anche a Fiera Milano City in occasione delle manifestazioni fieristiche
Milano Linate – Malpensa Terminal 1 e Terminal 2	Collegamento effettuato da Air Pullman con 10 corse/giorno a/r
Bergamo Orio al Serio – Aeroporto Malpensa Terminal 1 e Terminal 2	Collegamento effettuato da Airpullman (Orio Shuttle) con percorso Orio al Serio – Monza – Malpensa

Dal punto di vista della ripartizione modale, si nota come i passeggeri che usano il treno siano una effettiva minoranza rispetto a chi viaggia su gomma: il 16,7% al terminal 1 contro l'81,8% che si muove su gomma

8.3 Ripartizione modale – situazione attuale

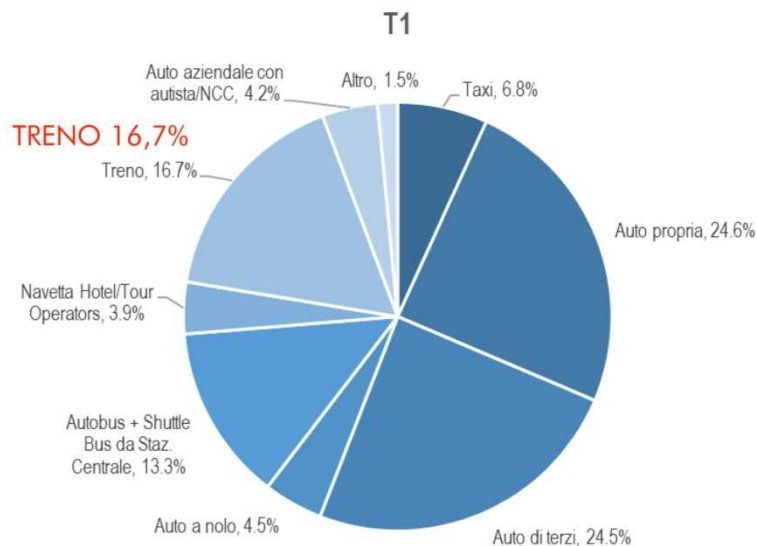


Figura 59 - Ripartizione modale di accesso al Terminal 1 (fonte: CLAS)

Mentre al terminal 2 la percentuale dei viaggiatori che si muovono su rotaia scende al 10,6%, contro l'87,1% che si muove su gomma.

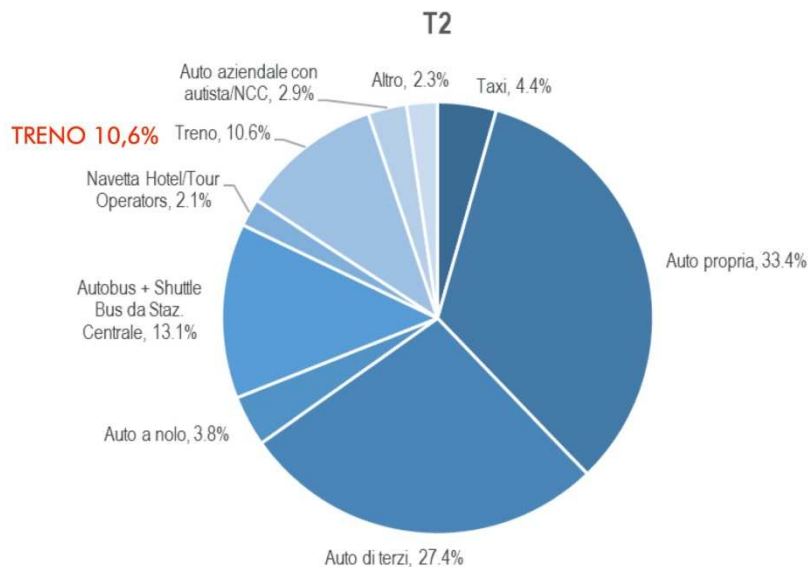


Figura 60 - Ripartizione modale di accesso al Terminal 2 (fonte CLAS)

Anche questo è un **elemento che incide sulla trasformazione urbanistica dei territori che vengono "invasi" da attività di "parking" in funzione aeroportuale**, depauperando il territorio delle aziende di altri settori.

Ovviamente è risultato decisamente economico attivarsi su questo settore che prevede pochi investimenti iniziali rispetto ad una altra qualsiasi attività (si tratta di pavimentare grandi aree, spesso precedentemente verdi) e costruire piccoli edifici a servizio, oppure di riadattare vecchi capannoni di aziende in disuso, senza eccessive spese di impianto. Grande consumo di suolo e bassa percentuale di occupazione riferita alla superficie utilizzata.

8.4 Il sistema dei parcheggi – situazione attuale

A Malpensa il sistema delle aree di sosta destinate al pubblico risulta particolarmente articolato e comprende cinque zone dedicate alle diverse tipologie di utenza, quattro localizzate in prossimità del Terminal 1 (P1, P2, P3 e P4) e una localizzata presso il Terminal 2 (P5).

I parcheggi sono suddivisi in parcheggi per la sosta breve, media e lunga, con aree dedicate per gli autonoleggiatori.

Complessivamente i posti auto disponibili all'interno del sedime (sosta breve e lunga), parte a raso e parte in struttura multipiano, sono circa 10.100. È da evidenziare come a questi si aggiunga un notevole numero di parcheggi extra sedime, su aree private e con gestione da parte di Società esterne.

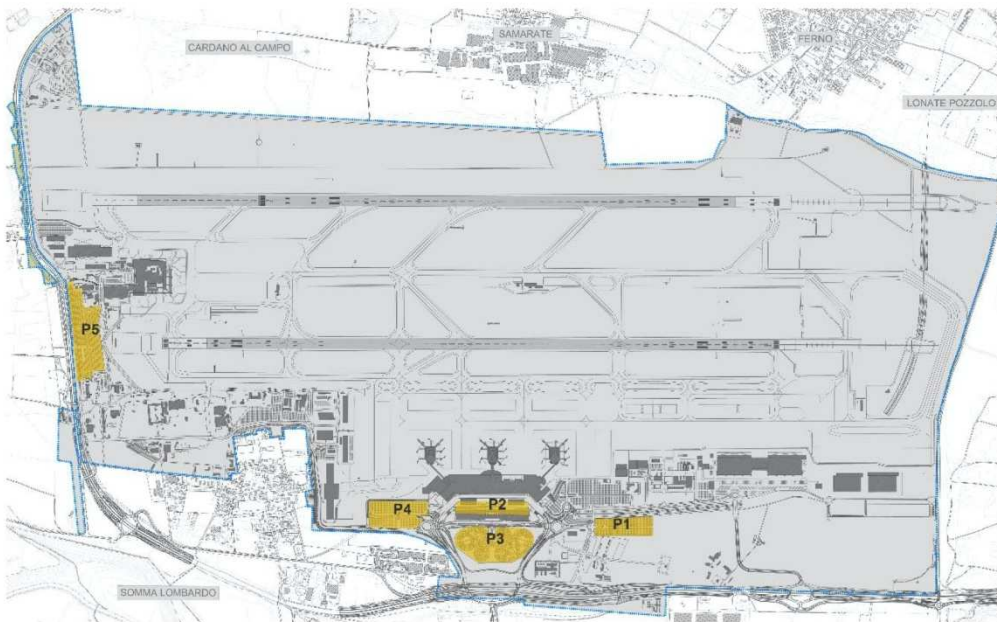


Figura 61 - Ubicazione delle aree di sosta destinate ai passeggeri

Anche gli stessi operatori non utilizzano, per la grandissima parte, i mezzi su rotaia:

Parcheggi destinati agli operatori

Per quanto riguarda il numero di posti auto destinati agli operatori, considerando il numero degli addetti (ca 20.000) e quelli sulla loro ripartizione modale (74.4% in auto), ricavati da un'indagine SEA effettuata nel Luglio 2018 su di un campione comprendente tutti gli operatori aeroportuali, e tenendo conto dei 24.5 milioni di passeggeri del 2018, la ratio è pari a 817 addetti per milione di passeggeri. Applicando la ripartizione modale e considerando come caso cautelativo due turni di lavoro, i posti auto necessari a soddisfare la domanda degli addetti sono ca 5.800 a fronte di un'offerta totale tra area Terminal 1, area Terminal 2 e Cargo City di ca 6.200 posti auto.

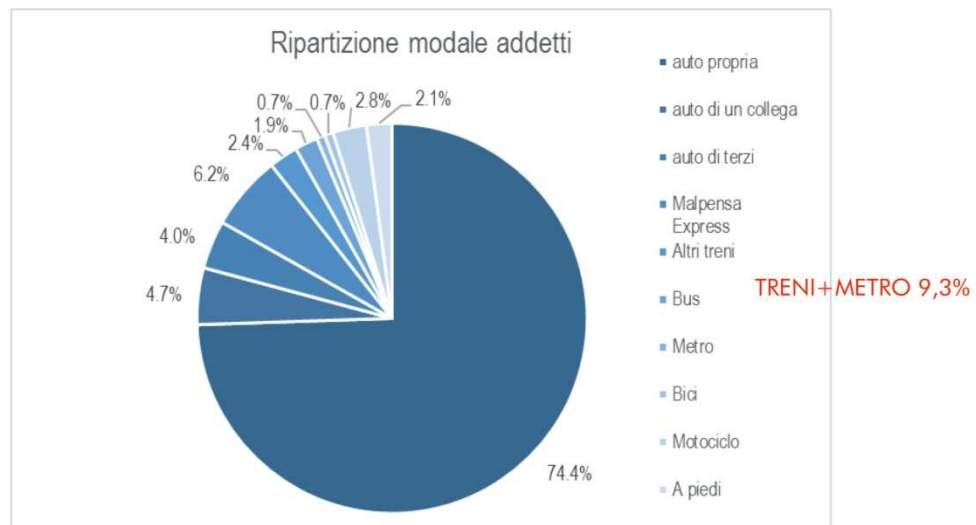


Figura 70 – Ripartizione modale addetti

Queste considerazioni servono appunto a valutare come l'aeroporto influenzi l'urbanistica dei territori, la quale deve sempre passare attraverso una VAS per definire i propri progetti di sviluppo, mentre un sistema così pesante e impattante nelle trasformazioni delle zone limitrofe, non viene sottoposto a nessuna analisi di carattere complessivo.

Noi crediamo che anche in una VIA, comunque, questi elementi debbano essere presi in considerazione per evitare stravolgimenti non compatibili o gestibili dai territori dell'intorno aeroportuale.

Passando alle previsioni di ampliamento dell'aeroporto, va preso in esame con attenzione lo schema di pag 115, ove si evince la possibilità del sistema aeroportuale italiano, di avere potenzialità di crescita enormi, prima di arrivare a saturazione.

Secondo lo scenario intermedio e più probabile ("Regulation and Growth"), circa 1,5 milioni di voli non potranno effettuarsi a causa della mancanza di capacità, corrispondenti all'8% della domanda ECAC stimata per il 2040. Questa insufficienza di capacità impatterà soprattutto alcuni Paesi (Turchia, Polonia, Regno Unito, Svizzera, Olanda), come indicato nel grafico seguente.

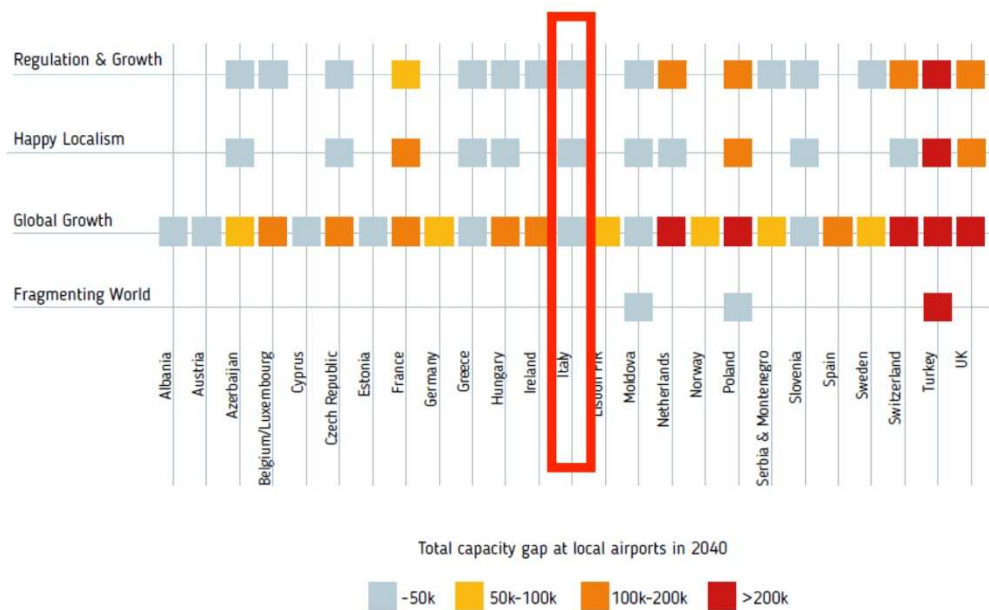


Figura 74 - Gap della capacità totale degli aeroporti europei prevista al 2040 (Fonte: European Aviation in 2040 Challenges of growth, Eurocontrol)

Secondo questa tabella dunque, prima di andare incontro ad inutili spese, sarebbe il caso di preoccuparsi di gestire la eventuale crescita dei flussi, all'interno delle infrastrutture esistenti, sapendo evidentemente che vi sono situazioni diverse tra un aeroporto e l'altro, ma anche che dobbiamo evidenziare questa realtà nel momento in cui si lavora sul Piano Nazionale del Trasporto Aereo.

Per quanto riguarda le previsioni del futuro, si parte dalle questioni economiche:

9.2.5 Inquadramento generale dell'economia

Secondo le previsioni diffuse dall'OCSE, nel 2019 la crescita dell'economia mondiale dovrebbe risultare pari al 3,5%.

Tutti dati che naturalmente non tengono conto di quanto di grave sia successo con la pandemia e che riflessi ha e avrà nei prossimi anni sulla crescita economica.

Per quanto riguarda il traffico di Malpensa, lo si rappresenta così come era nel 2018:

9.3 Traffico dell'aeroporto di Malpensa

L'aeroporto di Milano Malpensa assume una funzione di particolare rilievo all'interno della rete aeroportuale sia della Lombardia che dell'intero territorio nazionale.

Il modello di traffico attualmente sviluppato e gestito nello scalo di Malpensa è definibile come *point-to-point*, caratterizzato da flussi di passeggeri e merci quasi interamente "originanti da" o "diretti verso" la *catchment area* dell'aeroporto. Proprio la dimensione particolarmente significativa della domanda di collegamenti aerei espressa dalla *catchment area* di Malpensa consente alle compagnie di sostenere anche voli intercontinentali di lungo raggio.

Terminata nel 2008 la fase della presenza di un vettore dominante (hub carrier), oggi Malpensa serve una molteplicità di vettori in competizione tra loro. Questo modello di business si conferma ancora oggi una scelta strategica vincente, che ha consentito a SEA di leggere tempestivamente le evoluzioni del mercato, attuando la piena fungibilità e indipendenza dalle scelte dei singoli vettori.

Malpensa rappresenta un caso di studio interessante, poiché non è l'hub di nessuna compagnia aerea, come altri aeroporti che intercettano un significativo flusso di passeggeri (Amsterdam, Francoforte, Parigi-Charles de Gaulle, Londra-Heathrow, ecc.) e non è nemmeno uno scalo dedicato solamente ai voli *low cost*, che conta su volumi importanti, ma su collegamenti di breve-medio raggio, serviti con velivoli a corridoio singolo. Tuttavia, nonostante la sua identità "mista", l'aeroporto di Malpensa continua a registrare risultati particolarmente significativi a livello europeo.

L'identità "mista", così definita nel documento, è in realtà l'identità di tutti gli scali non hub, che raggiungono comunque alti livelli di numero di passeggeri.

9.3.2 Traffico Passeggeri

L'aeroporto di Malpensa è passato da un traffico annuo di circa 16,8 milioni di passeggeri nel 1999 (primo anno dopo l'apertura dell'area terminale ovest e il trasferimento di una quota di traffico da Linate) a ca. 23,7 milioni di pass./anno nel 2007, con un incremento complessivo in tale periodo superiore al 40%.

Fino allo scorso anno, il 2007 era stato l'anno con i più elevati volumi di traffico e trend di crescita molto significativi (+ 9,7% rispetto al 2006, con una quota di ca. 3,7 milioni di passeggeri in transito).

Negli anni successivi l'attuazione di un piano di risanamento di Alitalia ha inciso profondamente sull'andamento del traffico di Malpensa, poiché venne dato avvio al processo di *de-hubbing* a favore dello scalo di Roma Fiumicino. Di conseguenza, a partire dalla primavera 2008 si è registrata una significativa riduzione del numero di collegamenti aerei operati da Malpensa.

Anche in questo passaggio troviamo la vicenda del “de-hubbing” di ALITALIA, come se prima non ci fosse stato un “trasferimento forzato” di parte della compagnia di bandiera da Roma a Milano.

In realtà si è trattato di un semplice “ritorno a casa”, nel tentativo di salvare la compagnia aerea dal fallimento, visti anche i costi di quel “parziale” trasferimento.

Ci teniamo a sottolineare queste vicende, non tanto per una questione di puntiglio, ma per rimarcare che **i numeri di forte crescita del numero dei passeggeri in alcuni anni, tra il 2000 ed il 2007, sono stati “dopati” dall’intervento su una compagnia aerea a cui è stato dato obbligo di trasferirsi.**

Senza quella “imposizione”, i numeri dell’aeroporto sarebbero stati negli anni ben diversi, anche se è da riconoscere la capacità, dal 2008 in poi, della gestione aeroportuale, di riportare in numeri a buoni livelli.

Quei numeri sono serviti per ipotizzare percentuali di crescita nei decenni futuri che portavano il numero dei passeggeri anche a 50 milioni di passeggeri (e in alcune dichiarazioni sulla stampa anche a 70 milioni).

I dati del traffico passeggeri registrati a Malpensa dall’anno 2000 fino all’anno 2018 sono illustrati nel seguente grafico.

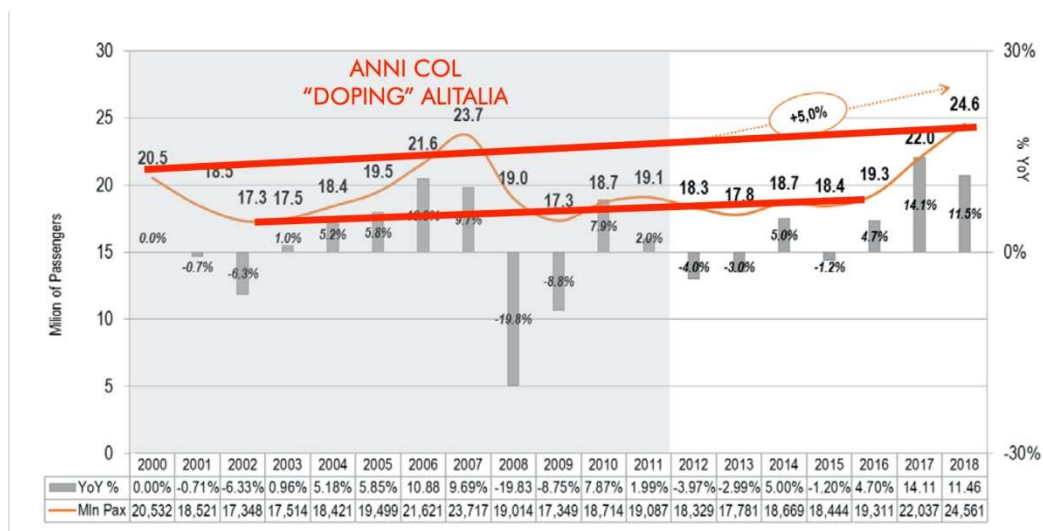


Figura 83 - Malpensa: Evoluzione del traffico passeggeri (#) 2000-2018 e CAGR 2012-2018.

Valutando l’intero corso degli anni, dopo la sua apertura, le linee di tendenza sono ben diverse da quelle che si propongono (in rosso le linee che abbiamo sovrapposto al grafico di pag. 128.)

Nei grafici successivi si evidenzia che l'aeroporto ha una percentuale di traffico intercontinentale del 25,5%, segnalando dunque la sua attitudine ad un traffico "continentale".

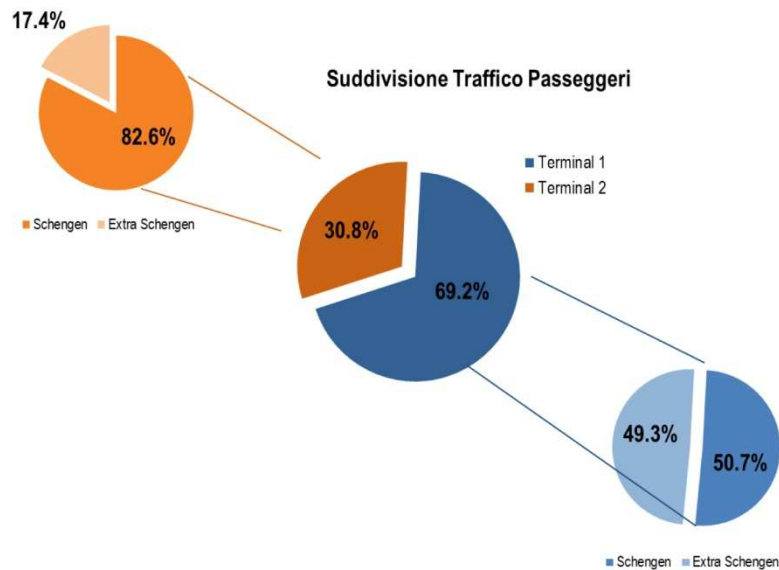


Figura 84 - Malpensa: Suddivisione del traffico passeggeri nel 2018 tra Terminal T1 e T2 e tra destinazioni aree Schengen ed Extra Schengen.

Nel 2018 i voli intercontinentali di Malpensa hanno registrato ca. 6.258.000 passeggeri, rappresentando il 25,5% del traffico totale, in crescita dell'8,1% rispetto all'esercizio 2017.

In particolare fanno la parte del leone i passeggeri in transito nei voli nazionali ed in particolare in alcune aree del sud Italia:

I collegamenti intercontinentali hanno registrato flussi particolarmente significativi da/per il Medio Oriente e il Nord America; in particolare le destinazioni che hanno conseguito i maggiori risultati di traffico sono state New York JFK (791.985 pax/anno; +15,4% rispetto all'anno precedente); Dubai (681.844 pax/anno; + 3,2%) e Istanbul (416.778 pax/anno; +6,3%).

Per quanto riguarda i collegamenti europei, nel 2018 le rotte più densamente trafficate sono state quelle con Parigi C. De Gaulle con 911.510 pax/anno (+15,4% rispetto all'anno precedente), Amsterdam con 840.160 pax/anno (12,8%), Barcellona con 819.077 pax/anno (+7,9% rispetto all'anno 2017).

In ambito nazionale i collegamenti principali sono risultati quelli con Catania (1.052.620 pax/anno; +10,3% rispetto all'anno precedente), Palermo (675.775 pax/anno; +81,3%), Lamezia Terme (560.428; +80,0%) e Napoli (459.407 pax/anno; +29,2%).

VOLI ITERCONTINENTALI

New York	791.985
Dubai	681.844
Istanbul	416.778

VOLI CONTINENTALI

Parigi	911.510
Amsterdam	840.160
Barcellona	819.077

VOLI NAZIONALI

Catania	1.052.620
Palermo	675.775
Napoli	459.407

Dunque la prima città "servita" è Catania, seguono Parigi, Amsterdam, Barcellona e poi New York e le altre:

Catania	1.052.620
Parigi	911.510
Amsterdam	840.160
Barcellona	819.077
New York	791.985
Dubai	681.844
Palermo	675.775
Napoli	459.407
Istanbul	416.778

Andrebbe dunque valutata, nell'analisi di una sua possibile crescita, le destinazioni effettivamente servite, mettendole in relazione con le potenzialità di sviluppo del traffico ferroviario, sul quale l'Europa vuole investire massicciamente.

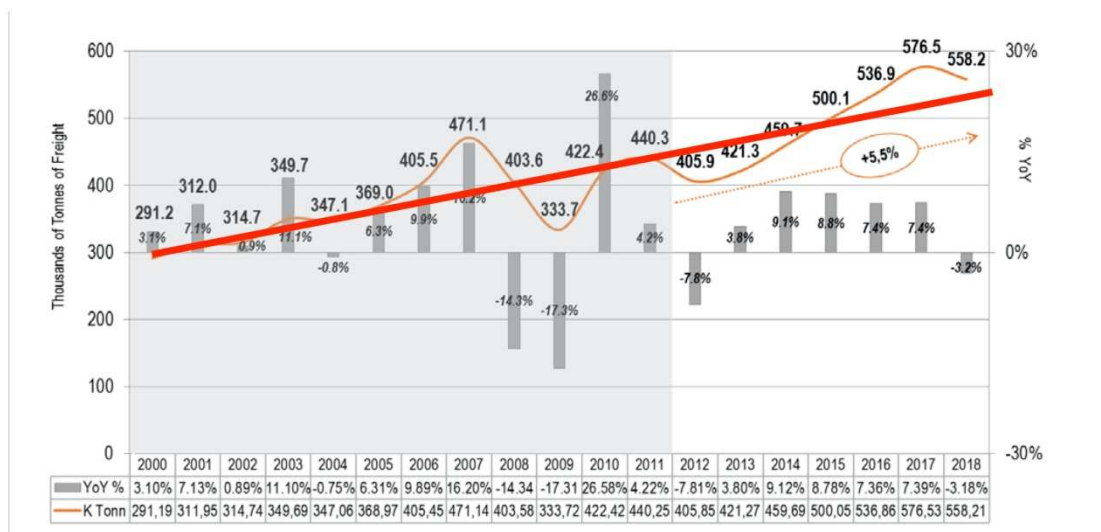
Il settore cargo viene preso in considerazione e vengono analizzati, anche qui, i dati dal 2000 in poi, ma poi, per la proiezione delle aspettative, vengono considerati unicamente gli ultimi 7 anni dal 2012 al 2018 compresi.

9.3.3 *Traffico Merci*

La “Cargo City” di Malpensa costituisce un polo nevralgico a livello nazionale per la distribuzione delle merci in import ed export. Per il settore cargo l'anno in cui si sono registrati a Malpensa i volumi più elevati è stato il 2017, con quasi 580.000 tonnellate di merce trasportata per via aerea (+7,4% rispetto al 2016); superando anche i valori “pre dehubbing”. **Si sottolinea che il 2017 è stato un anno significativamente positivo per il settore cargo in tutto il mondo e in Italia, dove il cargo ha fatto segnare il record storico di movimentazioni con un totale di circa 1,1 milioni di tonnellate di prodotti movimentati negli scali italiani (+9,2% rispetto all'esercizio precedente).**

Nel corso del 2018 Malpensa ha registrato un traffico merci di 558.218 tonnellate, in flessione del 3,2% rispetto all'anno precedente. Questo risultato è attribuibile prevalentemente alla componente export: il traffico inbound è infatti stato pari a 228.670 tonn (-0,8%) e rappresenta il 41% (+1 punto percentuale) del traffico totale, mentre quello outbound è risultato pari a 329.548 tonn (-4,8%) e al 59,0% del traffico totale.

I valori di tonnellate di merce trasportata per via aerea a Malpensa nel corso degli ultimi diciotto anni vengono mostrati nel grafico seguente, ove vengono anche riportati i tassi di variazione annua.

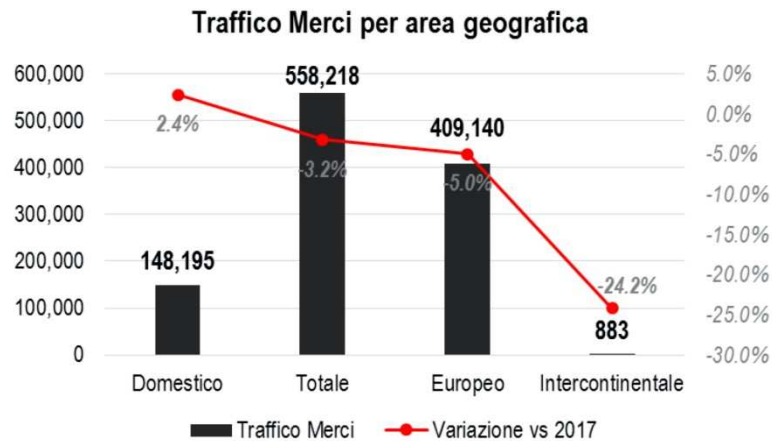


La linea di tendenza da noi sovrapposta al grafico in rosso, su tutti gli anni presi in considerazione, evidenzia invece un andamento meno “ottimistico” del 5,5%.

Anche in questo caso, **adottare la logica di “escludere” il lungo periodo solo perché si sono visti alcuni anni di crisi, appare fuorviante rispetto alle probabilità che nulla accada in futuro.**

Infatti, **già oggi, nel 2020, con la pandemia “covid”, abbiamo avuto un altro momento critico.**

Sarebbe invece più corretto ammettere che, in un periodo lungo, si debbano mettere in conto dei momenti di crisi economica internazionale, che potrebbe incidere, come già avvenuto, sul sistema del trasporto in generale e di quello aereo in particolare.



Poiché abbiamo visto, dai dati presentati da questi grafici a pag. 136 della relazione, che la quasi totalità del traffico merci è "domestico" o "Europeo", è evidente **che manca, nella prospettiva del potenziamento dell'area Cargo, l'analisi dei progetti Europei TEN-T di potenziamento della movimentazione delle merci attraverso le linee ferroviarie.**

Tenendo presente anche che, non tutto il traffico merci viene servito dalle linee "all-cargo", come si evince dal grafico a pag. 137.

Suddivisione Traffico Merci per Tipologia di Volo

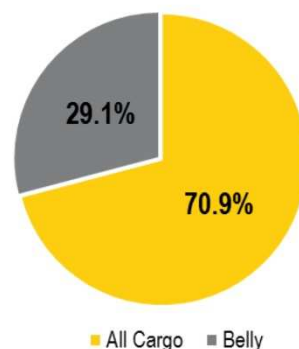


Figura 95 - **Malpensa: Suddivisione del traffico merci in termini di tipologia di volo nell'anno 2018.**

Questo significa che l'eventuale aumento delle merci potrebbe anche essere assorbito dall'eventuale aumento dei voli passeggeri.

Per quanto riguarda il numero dei movimenti di aeromobili, leggiamo a pag 138:

9.3.4 Movimenti di aeromobili

In termini di movimenti di aeromobili dell'aviazione commerciale (movimenti di velivoli passeggeri e di velivoli "all cargo"), il 2007 è stato per Malpensa l'anno in cui si sono rilevati i valori complessivi più elevati, raggiungendo 263.584 movimenti (+ 6,5% rispetto all'anno precedente).

Viene quindi mostrato il grafico che evidenzia il numero dei movimenti anno per anno, anche qui poi, facendo riferimento unicamente agli anni 2012-2018, per individuare la percentuale di crescita.

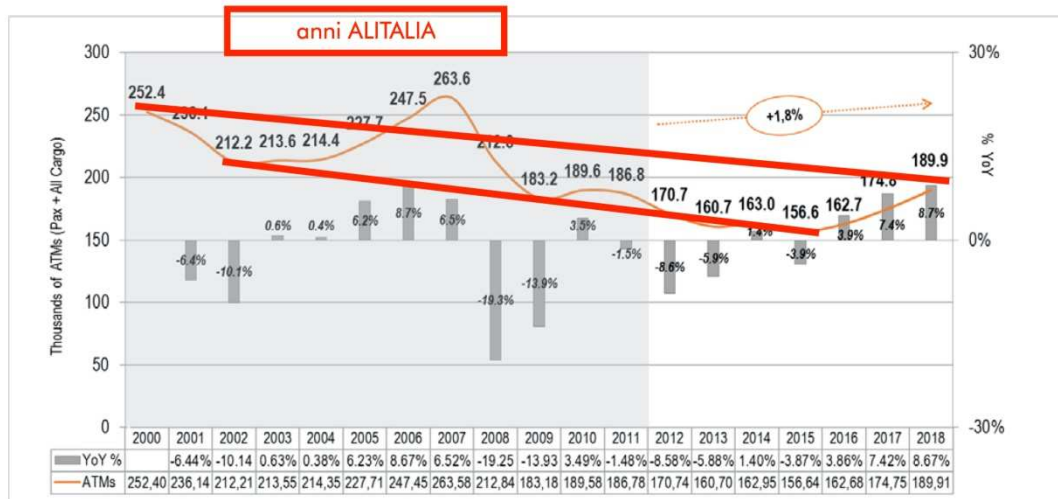


Figura 97 - Evoluzione dei movimenti di aeromobili (#) 2000-2018 presso l'aeroporto di Malpensa.

Le linee di tendenza da noi individuate in rosso, segnalano invece addirittura un calo e non una crescita del 1,8% come appare negli ultimi 7 anni.

Anche nella tabella successiva, pubblicata a pag.145, si continua a non tener conto di tutti gli anni di vita dell'aeroporto dal momento del suo potenziamento del 1998.

9.3.5 Sintesi del trend storico per le varie componenti di traffico

I dati di traffico registrati a Malpensa nel corso degli ultimi dodici anni sono riassunti nella seguente tabella.

Anno	Passeggeri		Movimenti (Pax + Cargo)		Cargo	
	Numero	Δ annuo %	Numero	Δ annuo %	Tonnellate	Δ annuo %
2007	23.717.177	-	263,584	-	471,148	-
2008	19.014.186	-19.8%	212,841	-19.3%	403,584	-14.3%
2009	17.349.602	-8.8%	183,182	-13.9%	333,720	-17.3%
2010	18.714.187	7.9%	189,580	3.5%	422,429	26.6%
2011	19.087.098	2.0%	186,780	-1.5%	440,258	4.2%
2012	18.329.205	-4.0%	170,747	-8.6%	405,858	-7.8%
2013	17.781.144	-3.0%	160,700	-5.9%	421,277	3.8%
2014	18,669,740	5.0%	162,953	1.4%	459,696	9.1%
2015	18,444,778	-1.2%	156,642	-3.9%	500,054	8.8%
2016	19,311,565	4.7%	162,683	3.9%	536,862	7.4%
2017	22,037,241	14.1%	174,754	7.4%	576,539	7.4%
2018	24,561,735	11.5%	189,910	8.7%	558,218	-3.2%
CAGR 12-18	5.0%		1.8%		5.5%	

10 DINAMICHE PREVISIONALI DEL TRAFFICO

Nelle previsioni del Piano Nazionale degli aeroporti, si parla di oltre 35 milioni di passeggeri per quello di Malpensa. Ma non dobbiamo dimenticare che si tratta di un piano approvato nel 2011 e che quindi è diventato ormai obsoleto rispetto a quanto è poi avvenuto negli anni successivi ed anche in questo anno 2020.

Per l'aeroporto di Milano Malpensa, secondo scalo aeroportuale del sistema italiano, con potenziale rilevanza strategica per l'accesso intercontinentale, è indicato uno sviluppo con standard adeguati ad accogliere nel 2030 oltre 35 milioni di passeggeri ed orientato a consolidare il proprio posizionamento strategico anche in relazione alla possibilità di configurarsi come *hub multivettore*. Secondo il "Piano Nazionale degli Aeroporti" sono necessari rilevanti interventi riguardanti il potenziamento delle connessioni territoriali, sia su gomma che su ferro, tali da permettere il raggiungimento degli standard europei in termini di servizio e quindi frequenze e tempi di percorrenza. Rispetto alla potenzialità e alla capacità dello scalo di Malpensa, il traffico totale previsto al 2030 secondo tre diversi scenari risulta essere il seguente¹¹:

- Previsione minima: 35,0 milioni di passeggeri,
- Previsione media: 36,5 milioni di passeggeri,
- Previsione massima: 38,2 milioni di passeggeri.

AEROPORTI	2030		
	MIN	MED	MAX
Milano Malpensa	35,0	36,5	38,2
Bergamo	10,8	11,5	13,5
Brescia	1,4	1,7	2,1
Cuneo	0,5	0,8	1,1
Genova	1,8	2,7	3,1
Milano Linate	8,1	9,3	10,5
Torino	4,9	5,4	5,8

Figura 106 - Previsioni di Traffico per gli aeroporti del Bacino del Nord Ovest secondo il PNA 2014- Fonte: ENAC

Tutte queste previsioni sono già state superate dagli altri aeroporti Lombardi:

aeroporto	Passeggeri 2019
milano malpensa	***24.725.490
bergamo orio al serio	13.857.257
brescia	17.003
cuneo	92.141
genova	1.536.136
milano linate	***9.233.475
torino	3.952.158
***dati 2018 poiché nel 2019 i dati sono sfalsati dalla questione del "bridge"	

Come si evince dai dati, quasi tutti gli altri aeroporti, già nel 2019 avevano raggiunto o superato quanto previsto dal Piano Nazionale redatto nel 2011.

Nel contratto di programma ENAC-SEA 2016-2020, si segnalavano i seguenti dati:

La seguente tabella riporta i valori di previsione del periodo 2015-2020 dichiarati nel Contratto di Programma (esclusa la componente di Aviazione Generale):

Malpensa	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Passeggeri in milioni	18.806	19.182	20.059	21.823	22.235	23.189
Movimenti	158.832	161.903	169.579	188.628	190.949	197.863
Merci e Posta (tonnellate)	484.100	493.906	523.829	603.813	640.372	659.694

Si evidenzia che per quanto riguarda il numero dei passeggeri e dei movimenti, si è andati ben oltre, mentre si sono sovrastimati i dati delle tonnellate di merci.

A fronte di questi dati, nel progetto si elaborano, con diverse metodologie, le previsioni di sviluppo dell'aeroporto.

10.3 Elaborazioni delle previsioni con i metodi ICAO

Il periodo temporale di previsione si estende dal 2019 al 2035 e viene suddiviso in tre diverse fasi:

- 1° fase: 2019-2025
- 2° fase: 2026-2030
- 3° fase: 2031-2035

10.3.2.1 Metodo della linea di tendenza

Il metodo della linea di tendenza è di carattere quantitativo e si basa sullo studio delle serie storiche di evoluzione del traffico, da cui si trae una funzione di tendenza interpolante i dati disponibili. Tale funzione, prolungata negli anni futuri, costituisce l'andamento previsionale cercato e può assumere natura lineare, esponenziale, logaritmica o parabolica.

La metodologia si basa sull'assunto che i fattori che hanno determinato la crescita del traffico negli anni passati si mantengano pressoché inalterati anche in futuro e per tale motivo rappresenta un metodo che si presta ad essere impiegato con più efficacia negli scenari in cui:

- esiste un costante rapporto fra il valore che la funzione assume sulla ascissa $x+1$ e il valore che essa assume sulla ascissa x (esponenziale);
- esiste un graduale incremento/riduzione del tasso di crescita e quindi è costante il rapporto fra l'incremento della funzione e l'incremento della variabile (lineare);
- viene fornita una precisa indicazione di saturazione del mercato (logaritmica).

Questo metodo non si dimostra però particolarmente efficace nell'analisi della situazione di grande instabilità economica che si è registrata negli ultimi anni in Italia, caratterizzata da una riduzione consistente del traffico negli anni 2008 e 2009. L'aeroporto di Malpensa, in particolare, ha registrato un andamento molto fluttuante negli ultimi due decenni e questo determina una scarsa affidabilità della serie storica per prevedere l'andamento di sviluppo futuro.

Per tale motivo, come verrà meglio spiegato nel successivo paragrafo contenente i risultati delle previsioni, per l'applicazione di questa metodologia si è ritenuto opportuno scegliere un intervallo di osservazione in cui i valori subiscono piccole variazioni e l'andamento non è significativamente discontinuo. In questo modo si ottiene un coefficiente di correlazione sufficientemente alto per poter implementare la previsione negli anni futuri.

Noi crediamo sia contestabile l'assunto di questa osservazione, dimostrato per altro dal fatto che una nuova ulteriore **crisi internazionale**, destinata secondo **IATA**, a non risolversi prima del **2024** https://finanza.repubblica.it/mobile/News/2020/07/28/iata_al_ribasso_stime_su_ripresa_traffico_aereo_a_livelli_pre_covid_non_prima_del_2024-89/?refresh_ce&fbclid=IwAR22KErM2sdfF1_JjncGqOOya2ozkJago24YJJ1F44yMAbOhLje5leWWyCM

Crediamo sia invece utile analizzare un periodo più lungo, almeno dal 2000, ed immaginare che nei prossimi 15 anni (e già siamo in presenza di una prima crisi) possano presentarsi altri momenti di instabilità economica. Non è immaginabile pensare allo sviluppo di Malpensa dei prossimi 15 anni, analizzando solamente i precedenti 7.

Si sono poi evidenziati altri metodi:

10.3.2.2 Metodo econometrico

Il metodo econometrico mira a correlare il dato di traffico con alcuni parametri macroeconomici. Tale metodologia risulta particolarmente efficace nelle previsioni di lungo periodo, quando le condizioni socioeconomiche influenzano lo sviluppo del traffico aereo. La principale difficoltà per l'applicazione di questa metodologia consiste nel reperimento dei dati e delle loro previsioni future.

Le variabili che vengono più frequentemente considerate e che sono state valutate anche nel caso specifico di Malpensa sono il PIL, il PIL pro capite, i flussi turistici (arrivi oppure presenze), la popolazione, il prezzo del carburante, il tasso di cambio, le imprese attive, gli addetti, i volumi di importazioni/esportazioni. Attraverso la verifica della correlazione tra le variabili indipendenti e la variabile dipendente (traffico aeroportuale), si identificano quelle più significative per la bontà del modello.

Di tutti i parametri macroeconomici sopra elencati quelli maggiormente adeguati a rappresentare l'identità dello scalo di Malpensa e la relativa *catchment area* si sono rilevati essere il Valore Aggiunto e gli arrivi turistici, per rappresentare rispettivamente la componente outgoing dello scalo (variabile di tipo economico) e quella incoming (variabile di tipo sociale). Nel modello di previsione del traffico merci, si è invece ritenuto più corretto utilizzare come variabili di riferimento il Prodotto Interno Lordo (GDP) e le esportazioni.

Ma anche in questo caso manca la variabile dello sviluppo di altre infrastrutture quali, per esempio, lo sviluppo delle linee ferroviarie dedicate al traffico merci o alle linee ad alta velocità che collegano e collegheranno sempre di più le grandi città europee, che quindi potrebbero veicolare diversamente i movimenti delle merci e dei passeggeri.

In particolare, come abbiamo visto in alcuni schemi precedentemente analizzati, **poiché Malpensa serve principalmente il traffico di diverse città europee, deve essere presa in considerazione l'ipotesi che molti passeggeri non si muoveranno più con il mezzo aereo ma piuttosto, da stazione a stazione (che sono spesso nel centro delle grandi città, molto popolate e servite ottimamente da mezzi di trasporto pubblico), da una grande città europea all'altra.**

L'ultimo metodo preso in considerazione viene scartato per le stesse questioni del primo, e cioè l'instabilità del periodo che si dovrebbe prendere in considerazione

10.3.3.1 Metodo della Linea di Tendenza

Il metodo della Linea di Tendenza non si dimostra particolarmente efficace nelle situazioni di grande instabilità, ove la variabile da stimare assume un comportamento variabile negli anni, in quanto questo determina una scarsa affidabilità della serie storica su cui si basa la previsione dell'andamento futuro.

Nel caso di Malpensa, si sono registrati tassi di variazione annuale del traffico passeggeri non costanti negli ultimi due decenni. In particolare, dal 2002 al 2007 si è verificata una crescita significativa del traffico, mentre nell'ultimo decennio i tassi di variazione annuale non hanno seguito un andamento lineare (calo nel biennio 2008-2009; ripresa nel biennio 2010-2011; nuovo cambio di direzione negli anni 2012-2013; comportamento meno fluttuante e tendenzialmente in crescita dal 2014 ad oggi).

La correlazione della variabile PAX relativa all'intero periodo 2000-2017 non risulta essere sufficientemente elevata per poter utilizzare l'intera serie dei dati storici come base di riferimento per le previsioni future, in quanto il modello previsionale non avrebbe un grado di affidabilità accettabile. Come riassunto nel grafico sottostante, il coefficiente di determinazione in specifici periodi dell'anno assume un valore molto basso e prossimo allo 0, ad eccezione dell'andamento che si è verificato durante il periodo 2002-2007 in cui il valore di R^2 è risultato pari a 0,92 e dell'andamento tra il 2009-2017 in cui il valore di correlazione, seppur modesto, è uguale a 0,45.

Anche in questo caso quindi si ipotizza che dal 2019 al 2035 non possano accadere fatti nazionali od internazionali che incidano sul trasporto aereo.

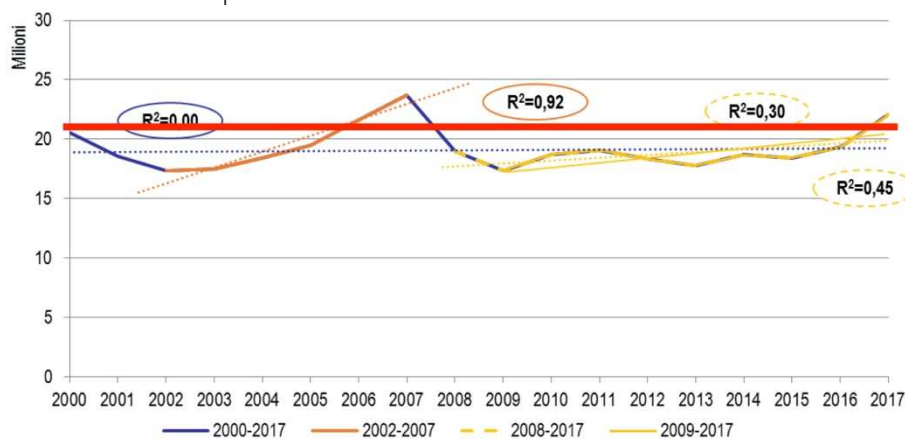


Figura 107 - Andamento del traffico passeggeri presso l'Aeroporto di Malpensa e trend lineari in diversi periodi storici.

Nella linea di tendenza da noi disegnata nello schema di pagina 153, si rilevarebbe addirittura un calo dell'andamento del traffico passeggeri dal 2000 al 2017.

Per evitare questa ipotesi si continua a perseguire una linea teorica assolutamente incomprensibile

Si è ritenuto quindi opportuno scegliere un intervallo di osservazione più breve, in cui i valori subiscono piccole variazioni e l'andamento non è significativamente discontinuo.

Si sceglie cioè un intervallo più breve (gli anni dal 2012 al 2018, che sono anni in costante ascesa dopo un crollo) per dare conferma di una crescita che si dovrebbe realizzare in continuità per i prossimi 15 anni (17, se si comprendono anche il 2019 e il 2020). Si utilizza cioè un periodo breve di analisi per progettare un periodo lungo più del doppio. Riteniamo questa una evidente forzatura.



Figura 108 - Andamento del traffico passeggeri presso l'aeroporto di Malpensa dal 2012 al 2018 e previsione fino al 2035, secondo il metodo della Linea di Tendenza.

Questo grafico già oggi non rappresenta più la realtà, dopo il covid e le previsioni IATA che indicano che il recupero dei numeri dei movimenti antecedenti questa crisi, non avverrà prima del 2024.

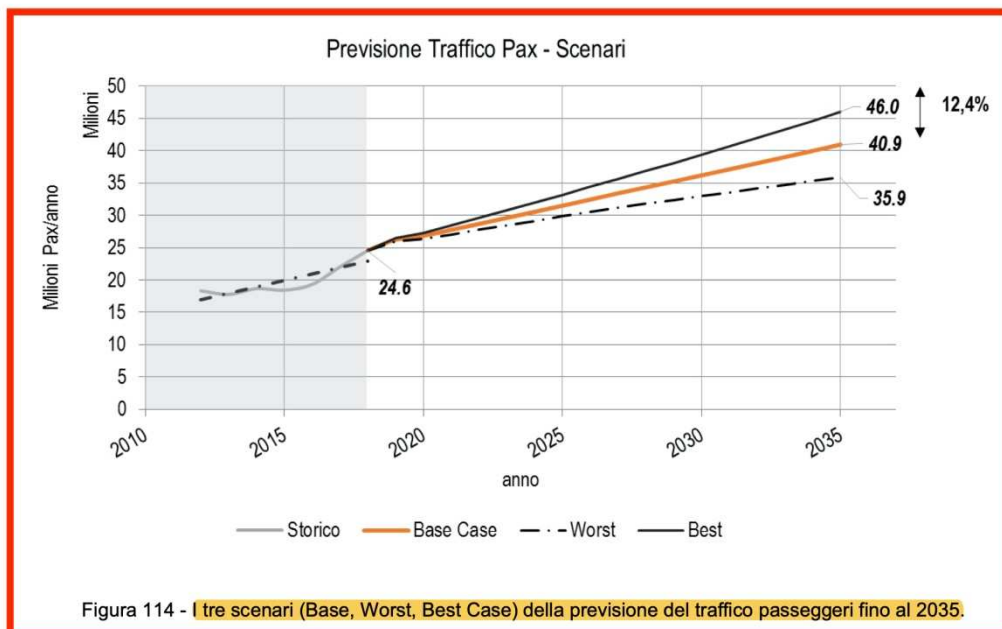
Semmai, rileggendo i dati dal 2000 ad oggi, andrebbero depurati da alcuni anni di "forzatura" della crescita, dovuta al trasferimento della compagnia aerea di bandiera su Milano. Se non ci fosse stata quella, forse non avremmo neppure questi numeri, anche perché nessuna altra compagnia aerea al mondo ha optato per fare di Malpensa la sua base di hub.

Su queste ipotesi forzate, eliminando gran parte dei dati presenti prima del 2010, non tenendo conto del futuro del trasporto ferroviario, si sono elaborati i seguenti numeri:

Metodo ICAO	Tendenziale	Econometrico	Mercato	MEDIA	
Anno	Pax	Pax	Pax	Pax	
2018	24.561.735	24.561.735	24.561.735	24.561.735	
2019 ¹⁴	26.234.960	26.234.960	26.234.960	26.234.960	
2020	27.326.366	27.059.065	26.135.000	26.840.144	CAGR 19-25 3,1%
2021	28.417.232	27.885.853	26.961.354	27.754.813	
2022	29.507.559	28.715.347	27.815.432	28.679.446	
2023	30.597.347	29.547.573	28.698.209	29.614.376	
2024	31.686.596	30.382.554	29.574.582	30.547.911	
2025	32.775.307	31.220.314	30.479.510	31.491.710	
2026	33.863.480	32.060.879	31.413.976	32.446.112	CAGR 26-30 2,8%
2027	34.951.117	32.904.274	32.379.002	33.411.464	
2028	36.038.217	33.750.523	33.197.800	34.328.847	
2029	37.124.781	34.599.652	34.021.344	35.248.593	
2030	38.210.810	35.451.687	34.865.894	36.176.130	
2031	39.296.304	36.306.653	35.732.000	37.111.652	CAGR 31-35 2,5%
2032	40.381.264	37.164.577	36.620.228	38.055.356	
2033	41.465.690	38.025.484	37.531.159	39.007.444	
2034	42.549.582	38.889.400	38.465.388	39.968.124	
2035	43.632.942	39.756.354	39.423.529	40.937.608	
CAGR 18-35	3,4%	2,9%	2,8%	3,1%	

10.3.3.5 Ambito di variabilità delle previsioni (scenari "best" e "worst")

Si arriva così ad immaginare, ancora oggi, un futuro per l'aeroporto con quasi 44 milioni di passeggeri.



Che in questo grafico arrivano fino a 46 milioni come si evince dalla successiva tabella.

Scenari	Base	Worst	Best
Anno	Pax	Pax	Pax
2018	24.561.735	24.561.735	24.561.735
2019	26.234.960	25.972.610	26.497.309
2020	26.840.144	26.381.177	27.299.110
2021	27.754.813	27.083.147	28.426.479
2022	28.679.446	27.781.779	29.577.113
2023	29.614.376	28.477.184	30.751.568
2024	30.547.911	29.157.981	31.937.841
2025	31.491.710	29.835.246	33.148.174
2026	32.446.112	30.509.079	34.383.145
2027	33.411.464	31.179.578	35.643.350
2028	34.328.847	31.791.945	36.865.748
2029	35.248.593	32.393.457	38.103.729
2030	36.176.130	32.989.013	39.363.247
2031	37.111.652	33.578.623	40.644.682
2032	38.055.356	34.162.293	41.948.419
2033	39.007.444	34.740.030	43.274.858
2034	39.968.124	35.311.837	44.624.410
2035	40.937.608	35.877.720	45.997.497

Invece, per quanto riguarda le merci, con gli stessi errori evidenziati precedentemente per i passeggeri, si arriva ai seguenti numeri:

Metodo ICAO	Tendenziale	Econometrico	MEDIA	
Anno	Merci (tonn)	Merci (tonn)	Merce (tonn)	
2018	558.218	576.539	558.218	
2019	527.540	610.331	527.540	CAGR 19-25 6,7%
2020	557.385	642.452	616.222	
2021	588.277	675.060	648.222	
2022	620.268	708.166	681.023	
2023	653.405	741.778	712.981	
2024	687.738	772.558	745.742	
2025	723.321	803.745	779.333	
2026	760.203	835.345	813.785	CAGR 26-30 4,2%
2027	798.440	867.367	849.128	
2028	838.087	899.815	885.393	
2029	879.199	932.699	922.612	
2030	921.835	966.025	960.818	
2031	966.056	999.801	1.000.407	CAGR 31-35 4,1%
2032	1.011.922	1.034.758	1.041.429	
2033	1.059.497	1.070.937	1.083.939	
2034	1.108.848	1.108.381	1.127.991	
2035	1.160.042	1.147.135	1.173.642	
CAGR 18-35	4,4%	4,0%	4,5%	

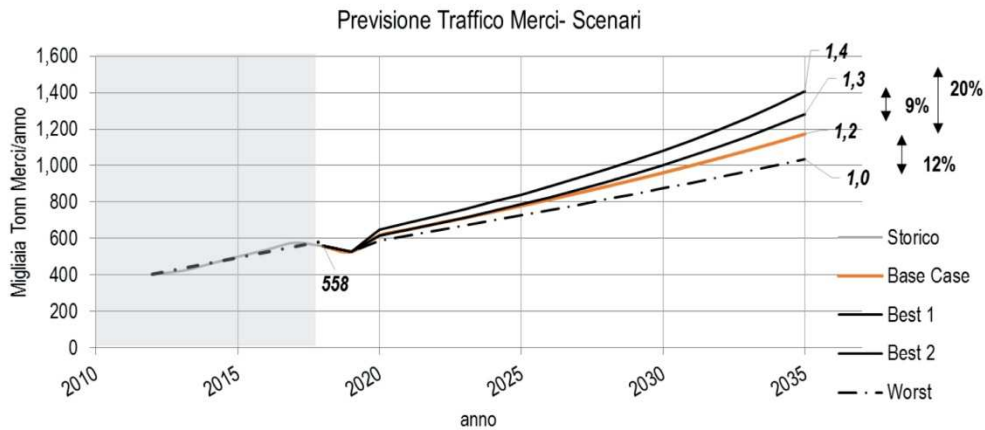


Figura 120 - I quattro scenari (Base, Worst, Best 1 e 2 Case) della previsione del traffico merci fino al 2035.

La seguente tabella riporta i valori del traffico merci nei quattro diversi scenari considerati.

Scenari	Base	Worst	Best 1	Best 2
Anno	Merci (tonn)	Merci (tonn)	Merci (tonn)	Merci (tonn)
2018	558.218	558.218	558.218	558.218
2019	527.540	527.540	527.540	527.540
2020	616.222	585.411	616.222	647.034
2021	648.222	613.863	647.034	683.771
2022	681.023	642.756	679.385	721.987
2023	712.981	670.511	713.354	760.021
2024	745.742	698.649	749.022	799.706
2025	779.333	727.162	786.473	841.189
2026	813.785	756.033	825.797	884.629
2027	849.128	785.246	867.087	930.206
2028	885.393	814.780	910.441	978.119
2029	922.612	844.608	955.963	1.028.592
2030	960.818	874.702	1.003.761	1.081.873
2031	1.000.407	905.353	1.053.949	1.138.654
2032	1.041.429	936.531	1.106.647	1.199.281
2033	1.083.939	968.197	1.161.979	1.264.142
2034	1.127.991	1.000.307	1.220.078	1.333.674
2035	1.173.642	1.032.805	1.281.082	1.408.371

Con queste previsioni, il numero delle tonnellate di merci movimentate a Malpensa arriverebbe addirittura a oltre 1,4 milioni.

Ovviamente **senza nessuna considerazione sulla crescita del trasporto su ferro o sul potenziale di altre aree logistiche che si stanno sviluppando proprio in questo settore nord-ovest del nostro Paese, probabilmente tutte servite da sistemi ferroviari collegati ai grandi porti italiani (Venezia e Genova) ed ai grandi porti del nord Europa, così come previsto dai progetti TEN-T europei.**

In generale, appare opportuno sottolineare che le proiezioni della domanda per il trasporto delle merci via aerea è soggetto in misura significativa alle dinamiche della crescita economica e dell'attività commerciale a livello internazionale, oltre che ad una serie di fattori dirompenti, tra cui il clima, le nuove tecnologie, lo sviluppo delle infrastrutture, le nuove regolamentazioni, la digitalizzazione e la crescita del commercio elettronico. Queste dinamiche rendono le previsioni particolarmente difficili. Le proiezioni della domanda potrebbero per esempio cambiare a causa di un maggiore protezionismo o di una recessione economica globale, oppure anche per il miglioramento della capacità di trasporto aereo delle merci in regioni con un significativo potenziale di crescita attualmente caratterizzate dall'utilizzo di altre modalità di trasporto.

Come già sottolineato, uno dei settori che si stima influenzerà particolarmente il trasporto aereo delle merci è quello dell'"e-Commerce". Nel 2017 quasi il 90% dei beni di e-commerce business-to-consumer sono stati trasportati per via aerea (+8,1% rispetto all'anno precedente); questo modello è previsto aumentare significativamente in futuro. Infatti, secondo le analisi di IATA del 2018, vi è stato un aumento esponenziale dei profitti del mercato (si stima un business da 3,4 trilioni di dollari) che per le compagnie aeree rappresenta un ottimo strumento per aumentare la redditività, soprattutto dopo anni di incertezza e di crisi. Le principali compagnie di spedizioni aeree, quali DHL Global Forwarding, stanno già esaminando nuove rotte per il trasporto delle merci da commercio elettronico; analogamente anche l'azienda Amazon sta programmando di espandere la propria rete logistica per far fronte alla domanda crescente a livello globale del commercio elettronico.

In questi passaggi, le analisi del proponente sembrano guardare unicamente alle scelte del mercato e non alle politiche di trasporto e ambientali che i paesi, in particolare dell'Unione Europea, vogliono mettere in atto.

Per passare all'analisi dei movimenti dei mezzi aerei, si parte da una assunto rispetto al "coefficiente di riempimento".

10.3.5.1 Velivoli passeggeri

Un fattore strettamente legato al numero dei movimenti di velivoli passeggeri è il valore che esprime il coefficiente di riempimento di un aeromobile rispetto ai posti totali disponibili.

Secondo le strategie delle compagnie low cost, vi sarà un maggiore utilizzo di aeromobili di dimensione maggiore secondo lo sviluppo della domanda del mercato, anche per affrontare tratte più lunghe e diventare competitivi su collegamenti per nuove destinazioni: la crescita del coefficiente in esame è prevista poter registrare un tasso medio annuale dello 0,47¹⁸%, portando il valore da 152 pax/mov (dato 2018) a 165 pax/mov (a fine Piano). Il coefficiente di riempimento medio del totale degli aeromobili passeggeri serviti a Malpensa si attesta quindi al valore di 156 pax/mov al 2035, aumentando di un tasso medio di crescita annuale del 0,74% dal valore di 138 pax/mov del 2018; di seguito il grafico che rappresenta l'andamento nel tempo.

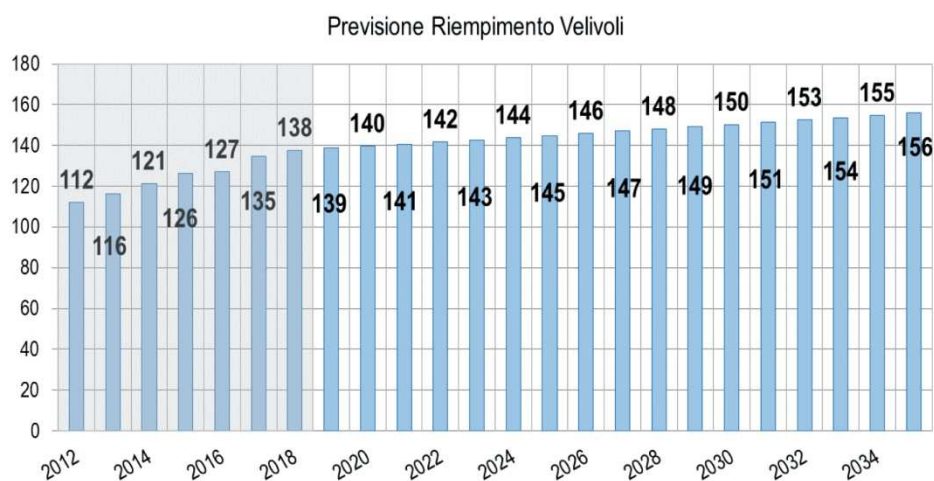


Figura 121 – Andamento storico e Previsione del coefficiente di riempimento medio degli aeromobili fino al 2035.

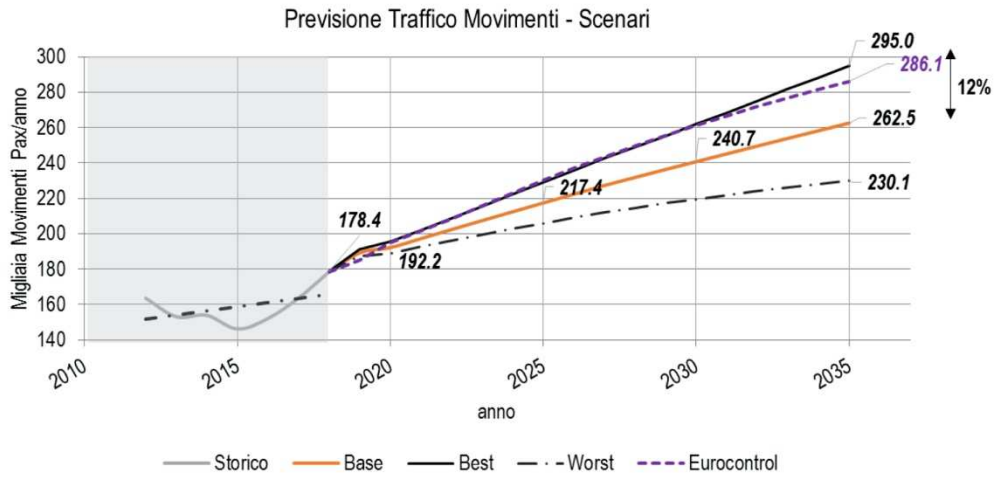


Figura 122 - I quattro scenari (Base, Worst, Best ed Eurocontrol) della previsione del traffico movimenti di velivoli passeggeri fino al 2035.

Scenari	Base	Worst	Best	Eurocontrol
Anno	Movimenti	Movimenti	Movimenti	Movimenti
2018	178.444	178.444	178.444	178.444
2019	189.187	187.295	191.079	185.225
2020	192.150	188.864	195.435	194.857
2021	197.257	192.483	202.031	201.482
2022	202.349	196.015	208.682	208.534
2023	207.426	199.461	215.391	215.624
2024	212.407	202.743	222.072	222.955
2025	217.374	205.940	228.808	230.026
2026	222.328	209.055	235.601	236.830
2027	227.270	212.089	242.452	243.364
2028	231.803	214.673	248.933	249.627
2029	236.271	217.133	255.409	255.620
2030	240.710	219.504	261.917	261.343
2031	245.123	221.787	268.459	266.801
2032	249.509	223.984	275.034	271.998
2033	253.870	226.097	281.644	276.940
2034	258.207	228.126	288.288	281.634
2035	262.521	230.073	294.968	286.086

Mentre per quanto riguarda il cargo:

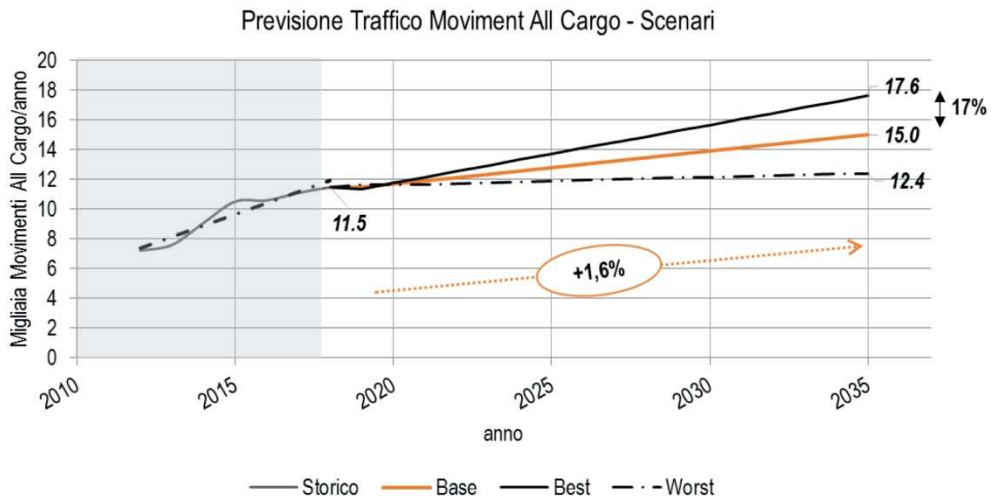


Figura 123 - I tre scenari (Base, Worst, Best Case) della previsione del traffico di movimenti all cargo fino al 2035.

Scenari	Base	Worst	Best
Anno	Movimenti	Movimenti	Movimenti
2018	11.466	11.466	11.466
2019	11.476	11.615	11.580
2020	11.690	11.650	11.731
2021	11.893	11.662	12.125
2022	12.114	11.708	12.519
2023	12.328	11.743	12.912
2024	12.554	11.802	13.306
2025	12.780	11.861	13.699
2026	13.006	11.920	14.092
2027	13.232	11.980	14.485
2028	13.459	12.040	14.878
2029	13.685	12.100	15.270
2030	13.905	12.148	15.662
2031	14.126	12.197	16.054
2032	14.346	12.246	16.446
2033	14.566	12.295	16.838
2034	14.787	12.344	17.229
2035	15.001	12.381	17.621

10.3.5.4 Movimenti aeromobili totali (pass. + all cargo) – definizione dello scenario “base” e ambito di variabilità delle previsioni (scenari “best” e “worst”)

Si arriverebbe ad uno scenario in cui si potrebbero raggiungere i 17.621 movimenti/anno.

Il "totale, darebbe questa situazione:

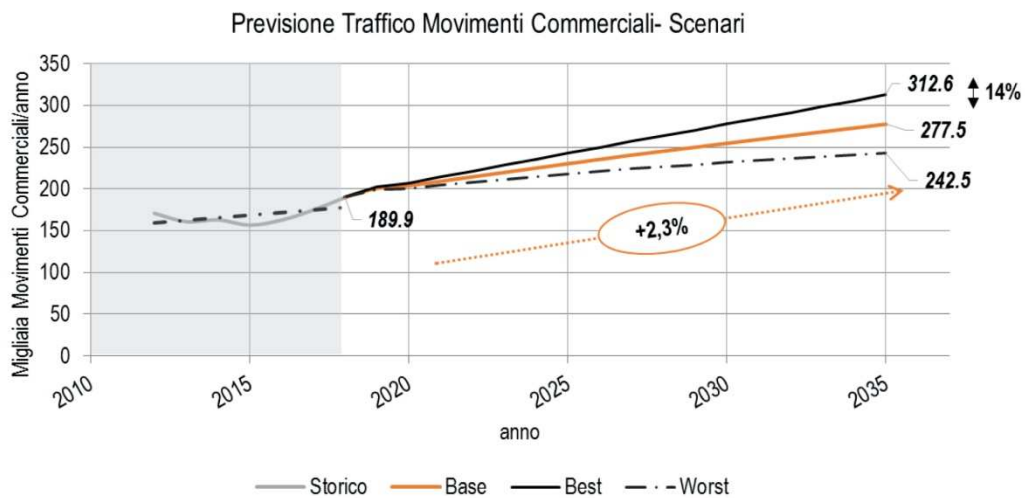


Figura 124 - I tre scenari (Base, Worst, Best Case) della previsione del traffico di movimenti commerciali (passeggeri + all cargo) fino al 2035.

Scenari	Base	Worst	Best
Anno	Movimenti	Movimenti	Movimenti
2018	189.910	189.910	189.910
2019	200.663	198.911	202.659
2020	203.840	200.514	207.167
2021	209.150	204.145	214.156
2022	214.462	207.723	221.201
2023	219.754	211.204	228.304
2024	224.961	214.545	235.378
2025	230.154	217.801	242.507
2026	235.334	220.975	249.693
2027	240.503	224.069	256.937
2028	245.262	226.713	263.811
2029	249.956	229.233	270.679
2030	254.616	231.652	277.579
2031	259.249	233.984	284.513
2032	263.855	236.230	291.480
2033	268.437	238.392	298.482
2034	272.994	240.470	305.518
2035	277.522	242.454	312.589

Secondo queste analisi, che non tengono conto di possibili crisi negli anni dal 2019 al 2035 (cosa già smentita in questo anno), che non tiene conto della crescita di altre modalità di trasporto sia di passeggeri che di merci, si arriverebbe fino a 312.589 movimenti/anno.

Nel riepilogo di pag. 193, i dati di quanto emerso con i precedenti conteggi:

10.4 Riepilogo dei risultati ottenuti

Di seguito, si riporta il grafico che riassume le previsioni di medio-lungo termine elaborate per i tre settori del traffico aereo di Aviazione Commerciale secondo lo Scenario Base: passeggeri, movimenti e merci.

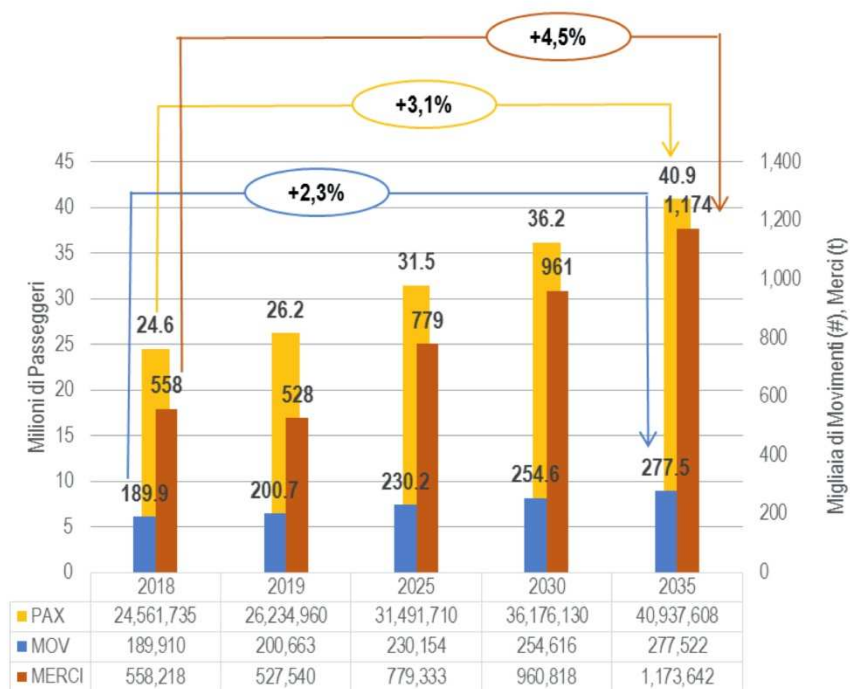


Figura 127 - Riassunto delle previsioni di traffico passeggeri (asse sinistro), movimenti e merci (asse destro) presso Malpensa e CAGR 2018-2035 di ogni settore.

Considerando la totalità dei movimenti degli aeromobili, sia quelli di Aviazione Commerciale (passeggeri e all cargo) sia quelli di Aviazione Generale, nello scenario Base il volume dei movimenti totale nell'anno 2035 risulta essere pari a 282.900 unità (+ 45,4% rispetto al 2018), nello scenario Best si raggiungerebbero 318.000 mov./anno (+63,5% rispetto al dato del 2018), mentre nello scenario Worst il traffico totale arriverebbe a 247.800 mov/anno al 2035 (+ 27,4 rispetto al dato 2018).

Come si è detto, le percentuali che si sono utilizzate per calcolare i numeri definitivi, non hanno preso in considerazione diversi elementi.

Risulta quindi improbabile che si possa mai arrivare a quei numeri nel giro dei prossimi 15 anni, perché mancano le analisi sul trasporto ferroviario, si è definito il trend su un periodo insufficiente per rilanciarlo fino al 2035, e perché, a fronte della crisi covid di questo 2020, come anche già previsto da IATA, fino al 2014 non si ritornerà ai numeri del periodo pre-covid.

Riteniamo dunque si debbano riconsiderare questi risultati sulla base di queste osservazioni.

A pag.200 di formulano le analisi su diverse caratteristiche dell'aeroporto per fare un confronto tra le sue capacità effettive e la possibile domanda che, come già scritto, a nostro parere è stata decisamente sovradimensionata.

11 ANALISI DELLE CARATTERISTICHE OPERATIVE ATTUALI, CONFRONTO DOMANDA/CAPACITA' E INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI NECESSARI

11.1 Piste di volo

11.1.1 Analisi della situazione attuale

La capacità operativa delle piste di volo di Malpensa è pari a **70 mov./h**, con un massimo di 13 movimenti omologhi su ogni pista ogni 20 minuti.

I sopra indicati valori sono riportati nel "Regolamento di Scalo" e vennero fissati da uno specifico atto normativo di ripartizione dei movimenti aerei che fanno capo al sistema aeroportuale lombardo. A questa capacità oraria corrisponde una capacità massima teorica attuale del sistema di pista pari a ca. 420.000 mov./anno (70 mov./h x 16,5 h/giorno x 365 giorni/anno, secondo quanto indicato dalla metodologia IATA) e una capacità operativa di riferimento attuale pari al 70% del valore teorico (sempre tenendo conto delle indicazioni IATA) ovvero pari a ca. 290.000 mov./anno.

Se si confronta questo valore di capacità annua del sistema di piste con il traffico di ca. 190.000 mov. /anno registrato nel corso del 2018 si evidenzia una situazione sicuramente sostenibile, che per il breve periodo non fa temere possibili situazioni di congestione e/o ritardo conseguenti a un' inadeguata capacità operativa del sistema delle piste di volo.

Ben differente era la situazione "pre de-hubbing", quando i volumi di traffico decisamente più consistenti (nel 2007 si registrarono oltre 263.000 movimenti/anno) e la conseguente necessità di contenere l'impatto acustico prodotto sul territorio richiesero lo sviluppo di specifiche valutazioni relative alla realizzazione di una terza pista di volo, che invece oggi non appare altrettanto urgente, poiché il raggiungimento dei livelli di saturazione si è spostato in un orizzonte di più lungo termine.

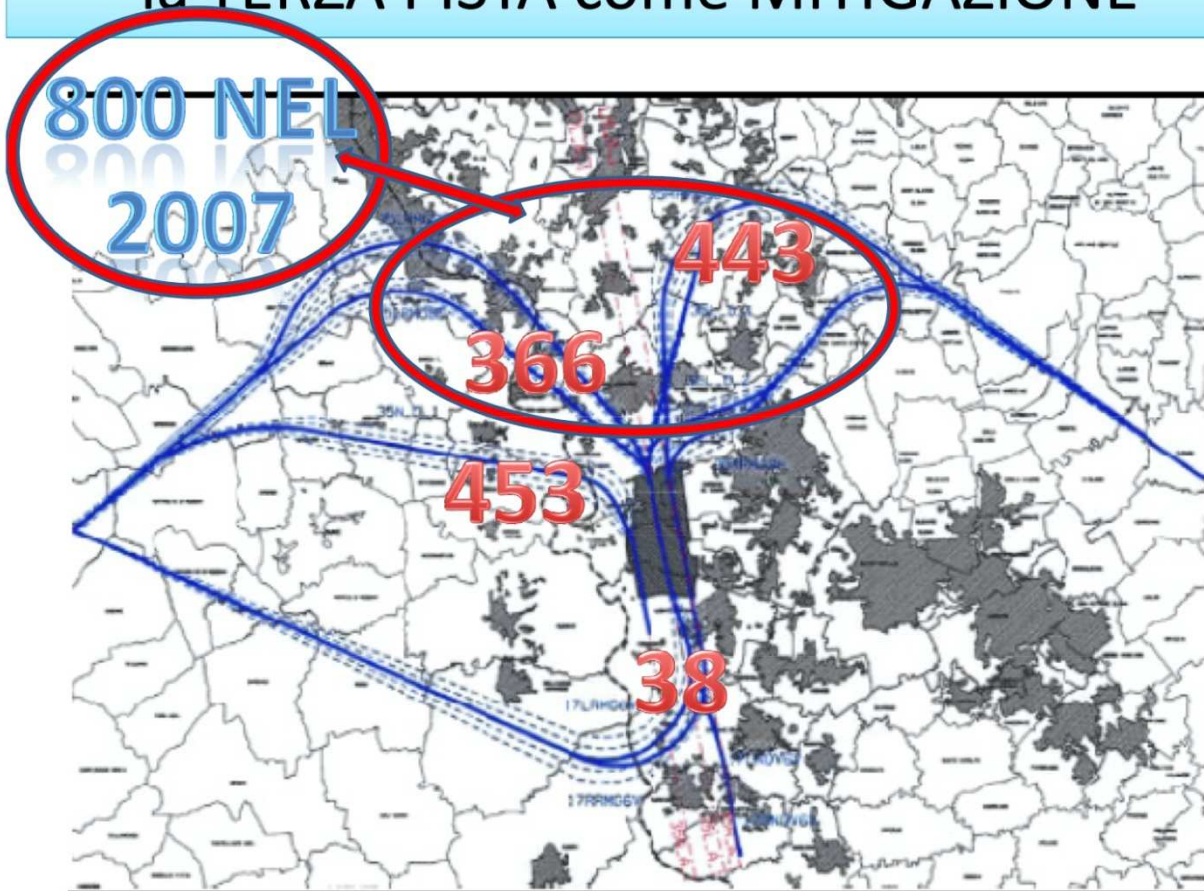
Stante quanto descritto nella relazione, **il sistema delle piste è in grado, oggi, pur senza nessuna modifica, di gestire una movimentazione pari a 290.000mov/anno.**

Pur con una previsione sovrastimata, i movimenti massimi previsti per il 2035, sarebbero pari a 277.522, quindi al di sotto dell'attuale capacità operativa.

Eppure, nonostante questi dati, si continua ad affermare che, quando si raggiunsero i 263.000 mov/anno, si richiese "lo sviluppo di specifiche valutazioni relative alla realizzazione di una terza pista di volo". Quasi che la terza pista fosse un elemento di mitigazione rispetto a quel progetto che prevedeva, per il 2025, il raggiungimento di 1300 movimenti al giorno contro gli 800 del 2007.

I dati di quel Masterplan ci dicevano invece che la terza pista serviva a far crescere il numero dei movimenti/anno.

la TERZA PISTA come MITIGAZIONE



In rosso i numeri previsti dal vecchio masterplan (poi ritirato) sulle 3 piste, ed in blu i movimenti nel 2007 sulle due piste attuali.

La terza pista non è mai stata prevista per il “contenimento dell’impatto acustico” così come qui ancora si legge, ma semplicemente per aumentare la capacità dell’aeroporto, dato che ancora si legge qui tra le righe quando si scrive che la terza pista “oggi non appare altrettanto urgente poiché il raggiungimento dei livelli di saturazione si è spostato in un orizzonte di più lungo termine”, e cioè la terza pista servirà quando l’aeroporto vorrà aumentare ulteriormente la sua dimensione rispetto al movimento aerei.

Procedendo leggiamo le valutazioni di ENAV condotte nel 2015

11.1.2 Valutazioni condotte da ENAV

Al fine di determinare con maggiore accuratezza le effettive necessità di sviluppo delle infrastrutture di volo, nel 2015 SEA ha affidato a ENAV l'incarico di determinare la capacità operativa del sistema delle piste con vari scenari di riferimento:

- infrastrutture esistenti ("baseline"), tenendo conto dei vincoli ambientali conseguenti agli accordi stipulati con il territorio,
- layout esistente (due piste parallele), ma ottimizzandone l'utilizzo grazie alla realizzazione di alcune nuove infrastrutture (nuove taxiway di uscita o di ingresso in pista) e alle innovazioni nella gestione delle procedure di decollo e di atterraggio prevedibili nel breve periodo,
- layout a tre piste (con la terza pista disposta secondo la soluzione individuata a suo tempo da uno specifico studio del MITRE¹⁹).

Nello "scenario 1" (situazione esistente) ENAV giunse a determinare una capacità "bilanciata" di 69 mov./h, confermando sostanzialmente il valore pubblicato nel "Regolamento di Scalo".

ENAV ha poi anche sviluppato un'analisi riguardante l'ipotetico utilizzo dell'attuale sistema di due piste, senza considerare i vincoli di carattere ambientale vigenti ("no constraints"), al fine di valutarne la capacità "residua". Tale analisi ha portato a un valore di capacità pari a 76 mov./h e consente di constatare come le procedure di contenimento dell'impatto ambientale attualmente in vigore a Malpensa producano una riduzione della capacità aeroportuale di circa il 10% rispetto al dato teorico.

rispetto ai 70 mov/ora attuali possibili (capacità massima teorica calcolata nella pagina precedente) I successivi scenari di riferimento hanno considerato l'esecuzione di alcuni interventi di sviluppo delle infrastrutture air-side (nuove uscite veloci da RWY 35L, che consentono la riduzione delle separazioni tra aeromobili in arrivo, e nuovi ingressi per RWY 35R, che consentono di effettuare l'allineamento multiplo degli aeromobili). Con questa configurazione si ottiene una capacità massima teorica delle due piste pari a 83 mov./h (con tutti gli atterraggi per RWY 35L e tutti i decolli per RWY 35R) e una capacità "bilanciata" di 77 mov./h (che considera anche in futuro l'utilizzo alternato delle due piste al fine di ridurre l'impatto acustico sulle aree limitrofe al sedime).

Le analisi svolte da ENAV hanno invece evidenziato che praticamente nessun ulteriore beneficio risulta conseguire ad un'eventuale ipotetica traslazione ad est della pista 17L/35R, al fine di rendere possibili avvicinati paralleli indipendenti, poiché con tale scenario si giungerebbe comunque ad ottenere una capacità massima teorica complessiva (sistema di due piste parallele) pari a 84 mov./h e una capacità "bilanciata" di 78 mov./h.

L'ipotesi di una eventuale realizzazione della terza pista parallela a sud-ovest del sedime attuale²⁰ consentirebbe invece un incremento della capacità massima bilanciata fino a 108 mov./h.

Dunque, con le varie ipotesi, "salvaguardando il territorio", si passerebbe dai 70 mov/ora della capacità teorica massima attuale ai 76/77/78 delle diverse ipotesi messe in campo.

Se il progetto vuole arrivare dunque a 283.000 movimenti/anno pari a 47 mov/ora saremmo al 67% della capacità teorica massima attuale pari a 70 mov/ora, al 57% circa della capacità massima teorica delle due piste pari a 83 mov/ora e ad un inutile 43% della capacità massima bilanciata con la terza pista pari a 108 mov/ora.

Se rapportiamo questi dati al 70% quale capacità operativa di riferimento, mantenendo la base dei 283.000 movimenti/anno si arriverebbe ai 67 mov/ora pari al 95% della capacità teorica massima attuale (70 mov/ora), al 81% circa della capacità massima teorica delle due piste pari a 83 mov/ora e ad un 62% della capacità massima bilanciata con la terza pista pari a 108 mov/ora.

Come capacità operativa di riferimento si considera il 70% del valore massimo, risultando quindi pari a 290.000 mov./anno, sufficiente dunque per il traffico complessivo di ca. 190.000 movimenti registrati nel 2018.

Nello scenario futuro, le previsioni di traffico illustrate al cap. 10 del presente documento evidenziano come nello scenario "base" il volume annuo di movimenti (inclusivo dei movimenti di velivoli passeggeri, di quelli all cargo e di quelli di aviazione generale) dovrebbe raggiungere ca. 283.000 unità nel 2035, ed arrivare a ca. 318.000 mov./anno nell'ipotesi di crescita più ottimistica (scenario "best").

Con gli sviluppi infrastrutturali previsti dal presente Masterplan, la capacità operativa bilanciata (teorica massima) raggiunge il valore di 77 mov./h e quella operativa annua di riferimento il valore di ca. 320.000 mov./anno (77 mov./h * 16,5 h/giorno * 365 giorni/anno * 70%).

Inoltre, si suppone che in futuro l'applicazione di nuove tecnologie volte a diminuire la separazione tra i velivoli che utilizzano l'aeroporto²¹, l'implementazione di nuovi sistemi di controllo del traffico aereo e/o un'eventuale revisione delle limitazioni operative esistenti a Malpensa potrebbero consentire alle due piste attuali di raggiungere una capacità "bilanciata" di 83 mov./h, che corrispondono a una capacità operativa annua di riferimento pari a ca. 350.000 mov./anno.

Tutti valori che rientrano nelle capacità operative della situazione attuale, perfino con gli aumenti previsti nello scenario "base".

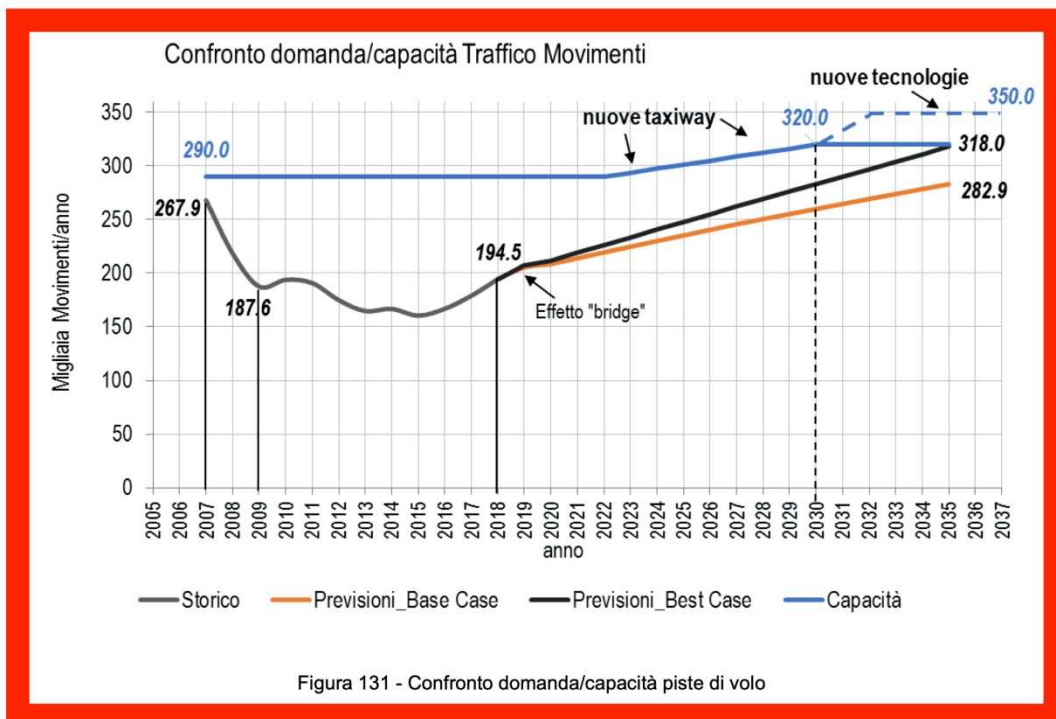


Figura 131 - Confronto domanda/capacità piste di volo

Ovviamente tutto questo senza considerare, come si è evidenziato in precedenza, che la linea di sviluppo di questi grafici, basata sull'analisi di soli 7 anni (dal 2012 al 2018) che viene proiettata sui successivi 17 (dal 2019 al 2035) trascurando totalmente le considerazioni sui progetti Europei su ferro e la crisi di questo 2020 che non si recupererà prima del 2024 (dichiarazioni IATA).

Se passiamo alle considerazioni sui livelli di servizio dei terminal leggiamo quanto segue:

11.4.2 Terminal 1 – valutazione dei livelli di servizio

Questi risultati evidenziano come le dotazioni esistenti e quelle previste fino al 2035 consentano sostanzialmente a tutti i sottosistemi di servire adeguatamente i volumi di traffico attuali ed anche il prevedibile sviluppo futuro. Le uniche aree operative in cui si riscontrano, nel breve periodo, possibili decadimenti del *livello di servizio* offerto (rispetto agli standard definiti a livello internazionale) riguardano le aree dedicate ai controlli di sicurezza e ai controlli dei passaporti in partenza e in arrivo, in termini di numero di *facilities* disponibili.

Vi è dunque una **sostanziale osservazione di sostenibilità del sistema**, anche in vista di uno sviluppo pur sovradimensionato come si è dimostrato nei capitoli precedenti, e quindi parrebbe non esserci necessariamente il bisogno di mettere mano al sistema dei satelliti ed ai loro ampliamenti. Come del resto viene ammesso anche successivamente:

E' stata effettuata anche una verifica dei vari sottosistemi del Terminal 1 con l'ipotesi che non avvenga la realizzazione del quarto satellite, considerando l'evoluzione di traffico dello scenario "Base" al 2035, che prevede 29,3 milioni di passeggeri/anno serviti al Terminal 1.

Anche in questa situazione, come si rileva dai valori riassunti nella seguente tabella, il sistema rimane comunque in grado di garantire un adeguato livello di servizio all'utenza.

Eppure, nonostante queste affermazioni, senza nessun dato di sostegno, si afferma che i dati storici (?) di cui non viene fatta nessuna analisi (anche perché non è mai accaduto che tutti e 3 i satelliti raggiungessero gli 8 milioni di passeggeri), si scrive quanto segue:

Secondo i dati storici dei terminal passeggeri, ogni satellite del Terminal 1 è in grado di garantire un servizio ottimale per circa 8 milioni di passeggeri all'anno, definendo dunque una capacità teorica del T1 di circa 24 milioni di passeggeri all'anno; il Terminal 2, invece, presenta una capacità di 9 milioni di pass./anno. La capacità totale dei due terminal passeggeri di Malpensa è stimata dunque pari a 33 milioni di passeggeri/anno alla situazione attuale.

Nella situazione attuale la capacità offerta dai due terminal è di molto superiore rispetto alla domanda di passeggeri.

Nello scenario futuro, le previsioni di traffico al cap. 10 del presente documento mostrano che nello scenario "base" il volume annuo di passeggeri raggiungerà ca. 40,9 milioni di unità nel 2035, e ca. 46,0 milioni di pass./anno nell'ipotesi di crescita più ottimistica (scenario "best").

Con gli sviluppi degli edifici terminali previsti dal presente Masterplan ed illustrati nel capitolo 16, la capacità annua di riferimento aumenterà dagli attuali ca. 33 milioni pass./anno a ca. 48 milioni pass./anno.

Queste affermazioni alquanto generiche, tendono a sostenere l'ipotesi dell'ampliamento dei terminal, sempre basandosi ovviamente sui dati sovradimensionati della possibile crescita di passeggeri.

Per quanto riguarda il "cargo" si parte dall'assunto dei dati degli anni 2017 e 2018:

Nell'ultimo biennio, Malpensa ha trasportato un volume di oltre 570.000 t, superando le previsioni di sviluppo definite durante la stesura del Contratto di Programma ENAC/SEA e del Programma Quadriennale degli Interventi 2009-2016.

Su questo assunto si disegnano i numeri delle previsioni al 2035, partendo anche da un ulteriore elemento di analisi che assume una scarsa capacità di automazione del servizio:

- Basso livello di automazione: 5 tonn/m²;
- Medio livello di automazione: 10 tonn/m²;
- Elevato livello di automazione: 17 tonn/m².

Secondo analisi di settore, i magazzini degli handler merci sono caratterizzati da un parametro di produttività che rientra nel range 8-12 ton/m²/anno; i magazzini dei courier hanno invece una produttività variabile in funzione delle dimensioni e del *throughput* dell'impianto di smistamento dei pacchi, il valore di capacità si attesta intorno ai 5-7 ton/m²/anno. Infine, per i magazzini dedicati al traffico "e-commerce" che possono essere gestiti da handler Cargo o dagli stessi operatori di "e-commerce", è prevedibile una produttività massima inferiore a quella dei magazzini cargo, ma superiore a quella dei courier in funzione della minore complessità delle operazioni da svolgere nel gateway aeroportuale (rif.: circa 10 ton/m²/anno).

Alla luce di queste considerazioni, e allo scopo di assicurare la massima flessibilità di gestione degli spazi cargo per tipologia di merce, automazione dei sistemi e destinazioni d'uso degli spazi stessi, per il dimensionamento si è considerato un parametro medio-basso intorno alle 9-10 t/m², che comporterebbe un fabbisogno di superficie aggiuntiva di magazzini per le merci pari a ca 120-130.000 m².

Detto che **non vengono nemmeno citate le fonti delle "analisi di settore" di cui si parla in questo passaggio**, va chiarito perchè la società che gestisce l'aeroporto, non possa **"spingere" le società degli handler ad attivarsi per aumentare la loro produttività**, proponendo quindi un **modello di sviluppo meno impattante nei confronti dell'ambiente, perché in grado di occupare meno spazio**.

Una seria politica di gestione finalizzata anche al rispetto ambientale, dovrebbe chiedere a tutti gli operatori di attivarsi per rendere meno impattante la loro attività.

Purtroppo, sulla base di questi dati che evidenziano **poca attenzione dal punto di vista dello consumo ambientale**, nonché sulle previsioni sovradimensionate di cui abbiamo scritto in precedenza, si arriva a dimensionare una superficie aggiuntiva di magazzini per l'aera cargo (120/130.000mq) evidentemente sproporzionata rispetto alle reali esigenze o a logiche di maggior coinvolgimento sui temi ambientali delle aziende a cui si vuole aprire l'ingresso nel sedime aeroportuale.

Nei successivi capitoli si parla dei sistemi di accesso all'aeroporto:

11.6 Sistemi di accesso - la programmazione futura

Gli interventi infrastrutturali di potenziamento dell'accessibilità ad un aeroporto rappresentano un'importante occasione di miglioramento delle relazioni di mobilità per il territorio in cui esso è inserito.

Il Master Plan è teso alla realizzazione, ancora più che nella situazione attuale, di un nodo intermodale complesso, all'interno del quale le diverse modalità possano essere tra loro complementari e rendere il viaggio più rapido e confortevole possibile per i passeggeri.

In questo capitolo vengono descritti i principali progetti infrastrutturali futuri atti alla modifica ed al miglioramento sostanziale dell'accessibilità aeroportuale.

11.6.1 Accessibilità stradale futura

Con il completamento dell'autostrada Pedemontana Lombarda e la sua futura interconnessione con il collegamento stradale tra Brescia – Bergamo – Milano (Bre-Be-Mi) e con la Tangenziale Est Esterna, saranno certamente potenziate e favorite le relazioni veloci est-ovest e nord-sud, by-passando il nodo di Milano.

Vengono quindi elencati alcuni interventi su progetti di infrastrutture, alcuni dei quali nati con logiche scollegate dal tema "Malpensa", progettate in tempi diversi dai momenti della progettazione dell'aeroporto e spesso totalmente slegati ad esso.

Tra gli interventi più significativi ai fini dell'accessibilità a Malpensa si ricordano, elencati in ordine di importanza strategica per l'aeroporto:

<i>Intervento</i>	<i>Descrizione</i>
Variante S.S. 33 del Sempione Rho – Gallarate	La variante del Sempione (cosiddetto "Sempione bis") consiste in un tracciato stradale di ca. 30 km a carreggiata unica, con una corsia per senso di marcia. L'ipotesi di tracciato si separa dall'attuale S.S. 33 a Rho, all'altezza dell'intersezione con la tangenziale ovest di Milano, ed attraversa i territori comunali di Pogliano Milanese, Vanzago, Nerviano, Parabiago, Canegrate, Busto Garolfo, Dairago, Villa Cortese e Busto Arsizio, per terminare all'altezza di Samarate dove, intersecandosi con un'altra infrastruttura in fase di progetto - la variante alla S.S. 341 - crea un collegamento con l'autostrada A8.
Variante S.S.341 Vanzaghello – Samarate e Bretella di Gallarate	L'intervento è di 9,4 km complessivi e si attesterà in prossimità del punto di arrivo della Pedemontana Lombarda, in modo da realizzare un collegamento rapido fra il nord della

	Lombardia con la A4 (direzione Torino) e Milano (S.S. 11 e tangenziale ovest)
Collegamento Besnate-Malpensa attraverso la nuova tangenziale di Somma Lombardo	È il collegamento tra l'uscita di Besnate sull'A26 e Malpensa, passando per Crenna, Ronchi e Cardano al Campo
Tratto urbano A4 Torino-Venezia; IV corsia dinamica	Il progetto riguarda la realizzazione della IV corsia dinamica tramite il ricorso temporaneo (per una carreggiata o per entrambe) ad una quarta corsia di marcia ricavata dalla corsia di emergenza e la redistribuzione sulle corsie di marcia nel caso di situazioni di traffico intenso, superando un prestabilito livello di servizio, grazie all'installazione di particolari impianti di segnaletica anche dinamica per garantire un adeguato livello di sicurezza e il controllo della velocità.
Completamento della Tangenziale Nord di Milano A52 Rho-Monza	Il progetto di completamento della Tangenziale Nord di Milano prevede il potenziamento del collegamento della SP 46 Rho-Monza nella tratta Paderno Dugnano-Baranzate, con la realizzazione di una strada A "Autostrada urbana" a doppia corsia per senso di marcia più corsia di emergenza e di un sistema di complanari per gli spostamenti locali.
Magenta – Abbiategrasso – Vigevano – Tangenziale ovest di Milano	L'intervento si configura come prosecuzione della Malpensa-Boffalora A4 e, nell'ambito dei collegamenti per Malpensa, si pone come asse viario esterno alla tangenziale ovest di Milano, finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'ovest milanese e la A4 in corrispondenza della superstrada Malpensa-Boffalora

Molti di questi interventi sono nati pensando a risolvere problemi di traffico che nulla avevano a che fare con l'aeroporto, ma che si vedranno costretti a supportare anche il nuovo traffico generato dalla crescita di Malpensa, sia in termini di movimenti passeggeri che merci.

Citare quindi tutte le opere infrastrutturali pensate nel tempo e negli ultimi 30/40 anni, per ben altre motivazioni, non potendo per altro essere oggetto di proposta di modifica all'interno di questo piano, senza una analisi puntuale delle loro capacità operative, non solo in funzione della possibilità di reggere il nuovo traffico generato dall'aeroporto, ma anche in funzione del traffico generato dalle altre attività che si stanno sviluppando oppure dalla capacità di vedere che alcune di esse sono state progettate per smaltire il traffico su altre zone (e quindi saranno caricate da flussi diversi), non ha **nessuna logica** progettuale di insieme e anzi, rischia di **inficiare le finalità di alcuni progetti infrastrutturali**.

In realtà, almeno in un caso, l'estensore del Masterplan evidenzia una criticità in una viabilità e ne suggerisce la soluzione.

Ovviamente **anche questo è un elemento che inficia la possibilità di una parere positivo alla VIA**, poiché **ad oggi non esiste nessun progetto di intervento sulla 336**, che quindi si predispone a diventare un **"collo di bottiglia"** così come descritto in relazione.

Ad integrazione degli interventi già in programma, appare indispensabile pianificare anche un **potenziamento della S.S. 336** (tra l'aeroporto e i punti di innesto con l'autostrada A8 e con la Pedemontana), per evitare che tale infrastruttura possa diventare un "collo di bottiglia" su cui confluiscono i flussi di traffico veicolare provenienti da varie direttrici.

Lo schema ipotizzato per il tronco di accesso all'aeroporto è quello di **una superstrada potenziata con una corsia di emergenza per ogni senso di percorrenza**.

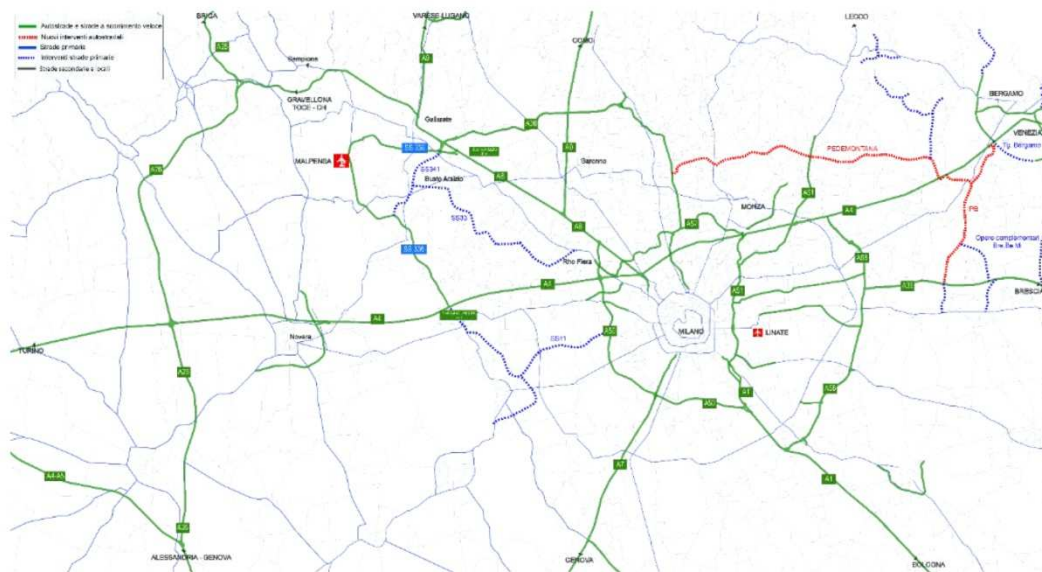


Figura 141 - Sistema di accessibilità stradale futura

Anche per quanto riguarda l'accessibilità ferroviaria, vengono semplicemente elencati i progetti dell'area cui si fa riferimento:

11.6.2 Accessibilità ferroviaria futura

<i>Intervento</i>	<i>Descrizione</i>
Estensione della linea ferroviaria dal Terminal 2 verso Gallarate	Il progetto di collegamento verso nord da Malpensa con allacciamento alla linea per il Sempione consiste in una tratta principale a doppio binario tra Malpensa e l'esistente linea Gallarate-Varese (direttrice del Gottardo) e in due interconnessioni, ciascuna a doppio binario che si collegano alla linea Gallarate-Domodossola da/ verso nord (direzioni Sempione) e da /verso sud (direzioni Milano). Questo progetto realizzerà l'obiettivo strategico di mettere in rete l'aeroporto di Malpensa con il territorio attraverso la direttrice del Sempione e, quindi, favorire un incremento del bacino di utenza.
Variante di Galliate	Il progetto comprende la connessione tra la linea storica e la linea AV/AC Milano-Torino, consentendo l'attivazione di un servizio diretto tra Torino e Malpensa utilizzando la rete AV/AC. L'urgenza di riammodernare tre ponti lungo il torrente Langosco ha reso necessaria la realizzazione di uno stralcio funzionale dell'opera, che è stato approvato dalle Regioni Lombardia e Piemonte.
Potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate e il raccordo "Y" per la connessione diretta tra Rho Fiera e Malpensa	Questo progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, in affiancamento ai due esistenti, lungo la tratta ferroviaria di 25 km compresa tra le stazioni di Rho e Gallarate (esclusa) e di un quarto binario tra le stazioni di Rho e Parabiago.
Potenziamento tratta Novara-Malpensa	È considerato un progetto indispensabile per una connessione diretta tra la linea ad alta velocità Torino-Milano e l'aeroporto. L'intervento riguarda il potenziamento della tratta di Ferrovie nord da Novara a Busto Arsizio, dove si connette con la linea già in esercizio Milano-Malpensa. Contestualmente è prevista l'integrazione funzionale della linea con la stazione AV/AC di Novara sulla Milano-Torino

In particolare vogliamo qui ricordare **che il potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate è stato pensato per risolvere il grave problema del sovraffollamento dei treni e la bassa capacità della linea di cui si tratta.**

Si dovrebbe dunque **verificare se l'aumento dei passeggeri previsto per i flussi di traffico generati dall'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa, sia supportabile da quel progetto ferroviario o se invece debba essere ulteriormente rimesso in discussione.**

Invece è emerso dagli studi sul tratto ferroviario T2-Gallarate, l'inconsistenza del numero di viaggiatori che occuperebbe questa linea.

Anche qui, dunque, un progetto d'insieme andrebbe realizzato per comprendere le giuste modifiche da adottare nella rete ferroviaria.

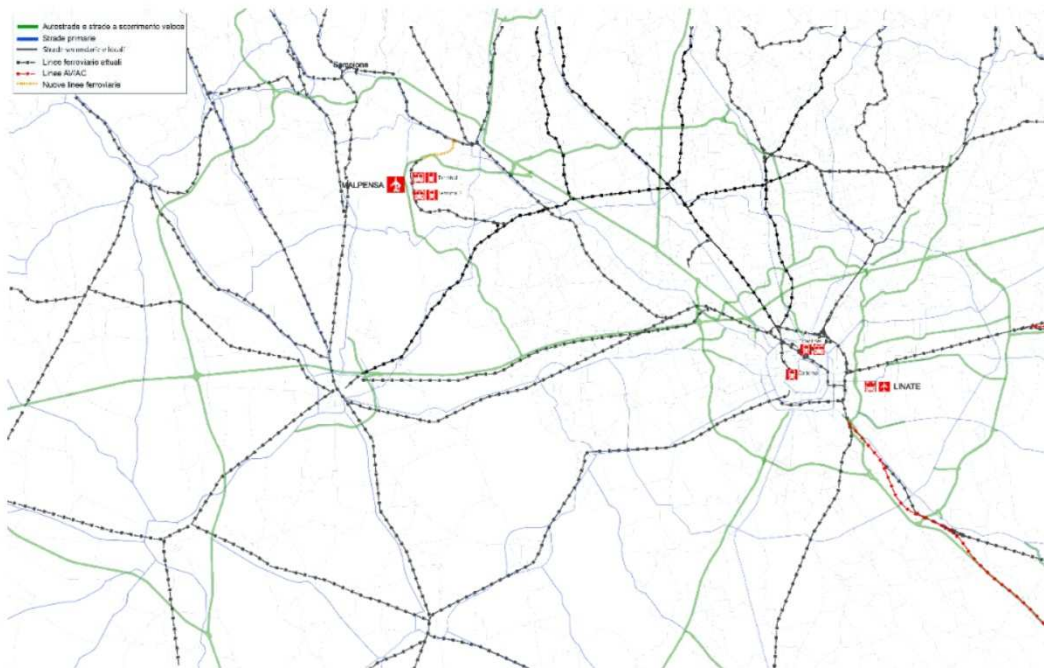
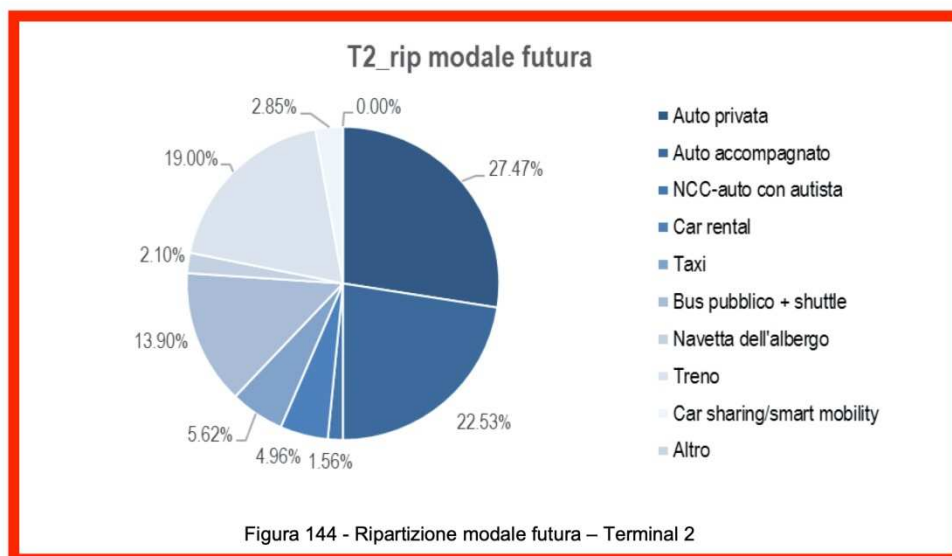
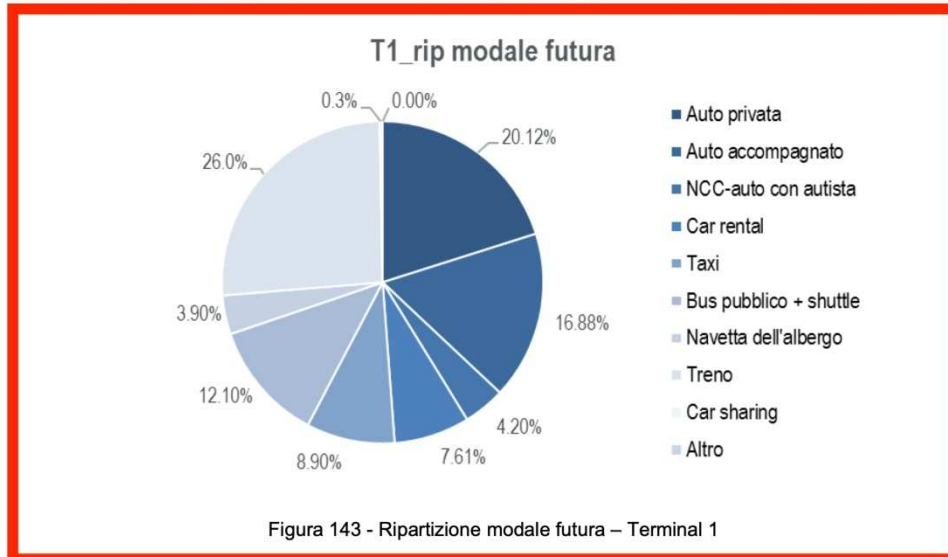


Figura 142 - Sistema di accessibilità ferroviaria futura

Un ulteriore capitolo definisce la ripartizione modale di accesso all'aeroporto e delinea il sistema dei parcheggi al suo servizio:

11.7 Sistemi di accesso - la ripartizione modale futura e i parcheggi

Di seguito si riportano le ripartizioni modali future previste per il Terminal 1 e per il Terminal 2.



Con, noi crediamo, un **invidiabile ottimismo**, si prevede che nel 2035 il 26% dei passeggeri che andranno al terminal 1 si muoveranno su ferro e così faranno il 19% dei passeggeri del terminal 2.

Sembra che per l'estensore del Masterplan, con il collegamento T2-Gallarate o il potenziamento della Rho-Gallarate si possa arrivare ai dati di altri aeroporti europei che vantano linee "dedicate" o servizi di navetta ad alta velocità.

Il sistema ferroviario, pur con gli accorgimenti dei progetti elencati sopra, non potrà avere nulla a che vedere con il sistema degli accessi degli aeroporti elencati negli schemi successivi.

Manca dunque una analisi precisa degli elementi che portano le altre infrastrutture europee ad avere percentuali simili per quanto riguarda l'accessibilità con ferro.

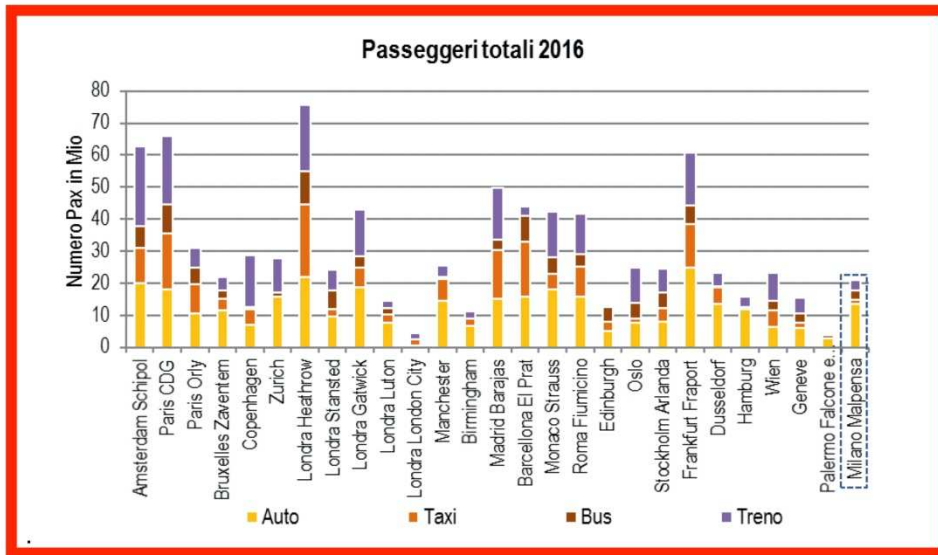


Figura 145 - Uso delle differenti modalit  nei principali aeroporti Europei

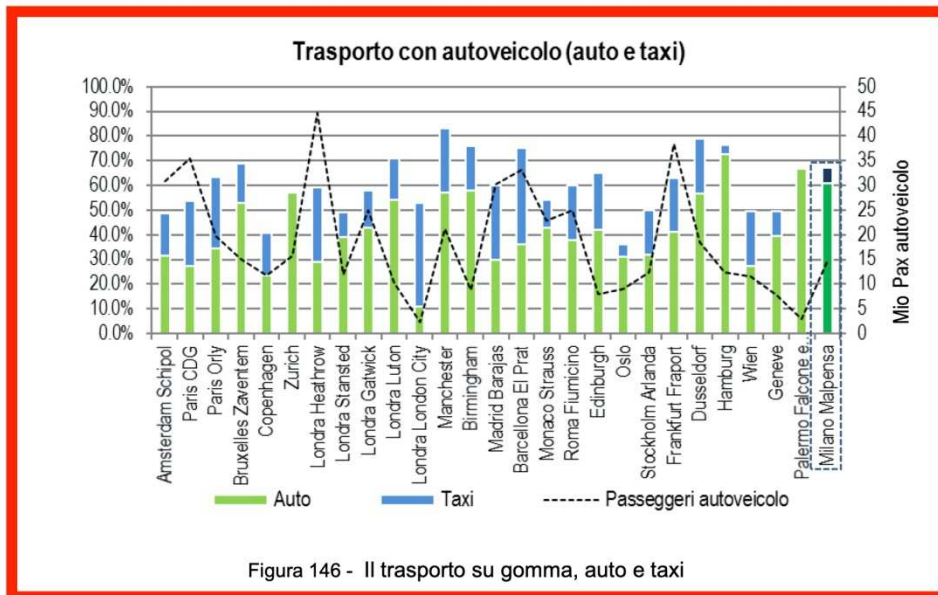


Figura 146 - Il trasporto su gomma, auto e taxi

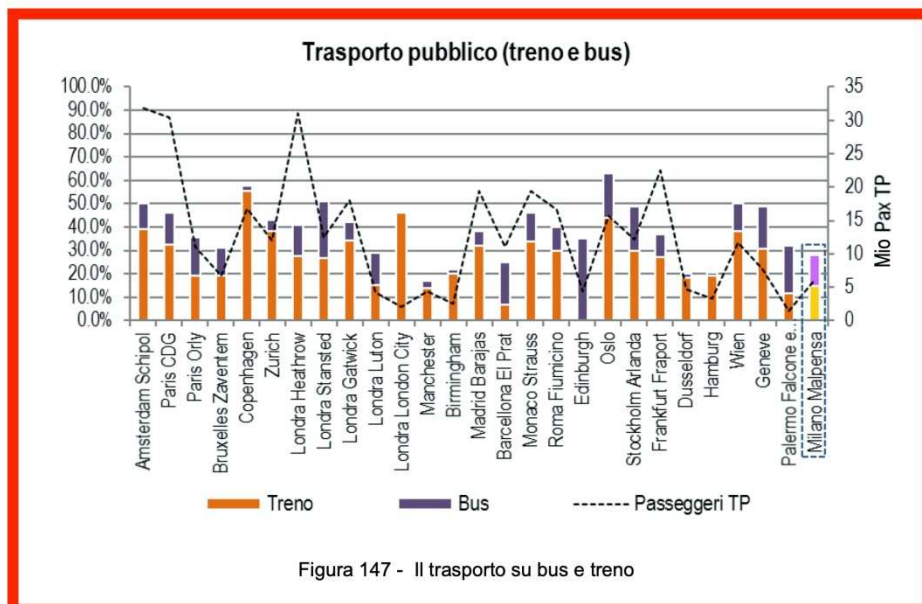


Figura 147 - Il trasporto su bus e treno

Il primo cluster, individuato in base al traffico servito, prende in considerazione gli aeroporti aventi un traffico compreso tra 15 e 28 M pax/anno.

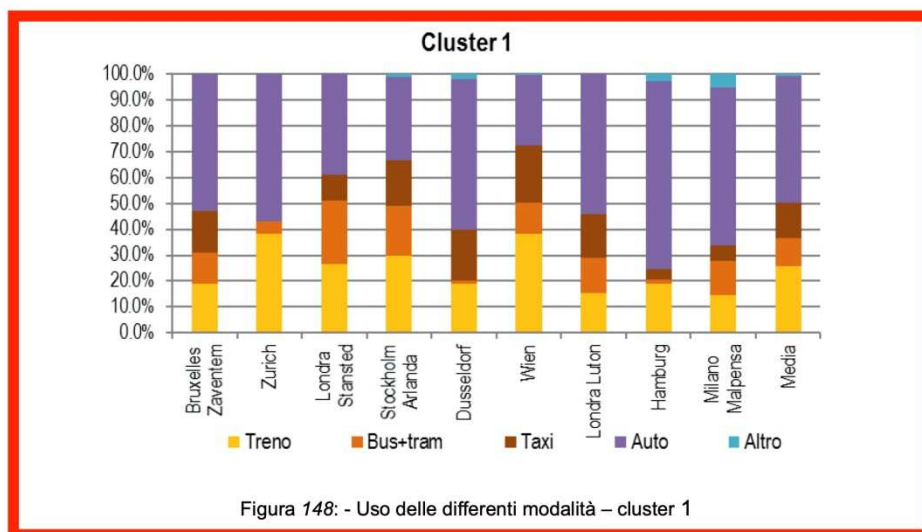


Figura 148: - Uso delle differenti modalità – cluster 1

Dall'analisi del primo cluster si evince come in questo gruppo di aeroporti, la modalità ferroviaria venga utilizzata mediamente dal 25% dei passeggeri, l'11% utilizza bus o tram, il 13% il taxi e il 49% circa l'auto (in questo caso la modalità auto comprende sia l'auto guidata, che accompagnata che il rent a car).

Il secondo cluster considera gli aeroporti aventi una distanza dal centro abitato di riferimento simile a quella di Malpensa e mostra come, in questo caso, la modalità ferroviaria venga utilizzata mediamente da oltre il 28% dei passeggeri, il 12.5% utilizza bus o tram, quasi il 17% il taxi e il 42% circa utilizza l'auto.

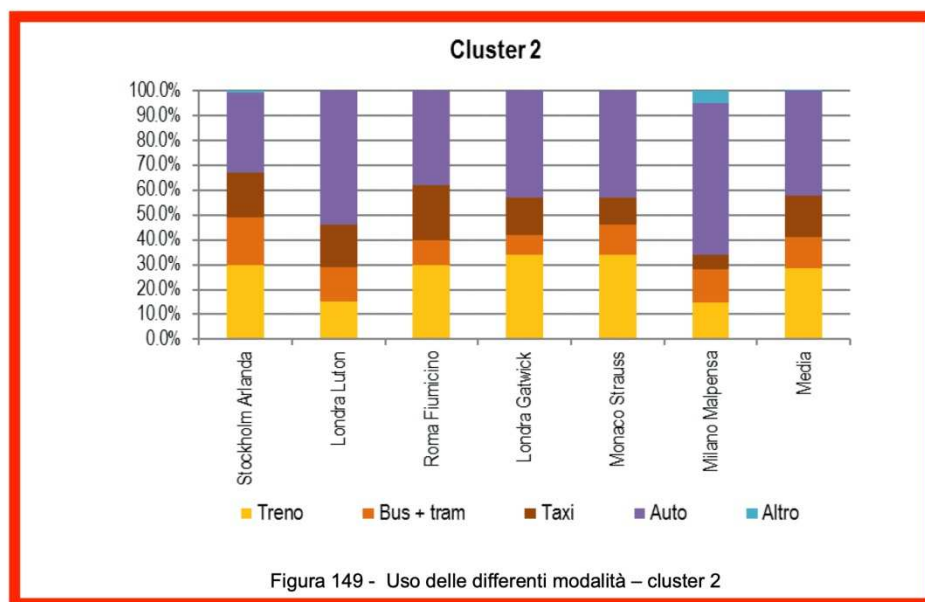


Figura 149 - Uso delle differenti modalità – cluster 2

Si prendono in considerazione il **numero dei passeggeri (primo cluster)** o la **distanza dal centro della città di riferimento (secondo cluster)**, per individuare le percentuali di passeggeri che si muovono con diverse modalità, mentre **non c'è nessuna analisi sui sistemi dei trasporti, sia su ferro che su gomma, che evidentemente incidono sul rapporto tra le diverse modalità di accesso.**

Per quanto riguarda il sistema dei parcheggi:

11.7.1 Sistema dei parcheggi

11.7.1.1 Parcheggi destinati ai passeggeri

L'aeroporto di Malpensa presenta allo stato attuale circa 10.100 posti auto destinati ai passeggeri, suddivisi tra aree di sosta lunga e breve²².

	SDF	Scenario 2035
Passeggeri in auto	894	1126
Numero di auto	390	492
Auto al gg	2099	2645
Posti auto necessari	7200	9072
Offerta²³	6629	7684
Attuale occupazione sosta	0.604	
Parcheggio interno	4002	
Uso parcheggio esterno al gg	1572	1986
Posti auto esterni necessari	5392	6812

Per il Terminal 2 sono stati invece considerati un TMP pari a 2,8 giorni e un'occupazione media del veicolo pari a 2,29 persone/veicolo. I risultati nella tabella seguente mostrano come i parcheggi al Terminal 2 possiedano una capacità tale da poter recuperare un 25% delle auto parcheggiate ai parcheggi remoti.

	SDF	Scenario 2035	Scenario 2035 con recupero sosta esterna
Passeggeri in auto	745	853	853
Numero di auto	325	372	372
Auto al gg	828	2005	2005
Posti auto necessari	2327	5634	4591
Offerta	2531	6131	6131
Attuale occupazione sosta	0.719		
Parcheggio interno	1910	3233	3094
Uso parcheggio esterno al gg	2099	2401	1497
Posti auto esterni necessari	5898	6747	4207

Riassumendo, il numero totale di posti auto necessari nello scenario al 2035 è pari a ca. 13.700 posti auto a fronte di una offerta complessiva di ca. 13.800 posti auto. Nello scenario al 2035 è infatti possibile ipotizzare che, soprattutto nei periodi di maggior carico, i passeggeri utilizzino indifferentemente le aree di sosta del Terminal 1 e del Terminal 2 e si spostino internamente utilizzando la navetta di collegamento tra i due terminal, come avviene già attualmente.

Le ipotesi "ottimistiche" sulla percentuale di viaggiatori che si muoveranno su ferro, spingono l'estensore del Masterplan ad azzardare un lievissimo aumento del numero delle vetture che avranno bisogno di nuovi spazi di parcheggio.

Il numero degli stalli per sosta lunga passerebbe quindi dagli attuali 10.100 ai futuri 13.800 nel 2035: a fronte di un aumento del numero dei passeggeri pari al 67% (da 24 a 40 milioni) troviamo un aumento del 37% del numero dei parcheggi.

Se le previsioni, come temiamo, non saranno corrette, i territori dei vari Comuni limitrofi dovranno affrontare una forte domanda di aree "parking" dedicate a Malpensa, con il problema di consumo di suolo e di gestione del territorio (a fronte di una scarsa domanda di lavoro), di cui abbiamo già scritto in precedenza.

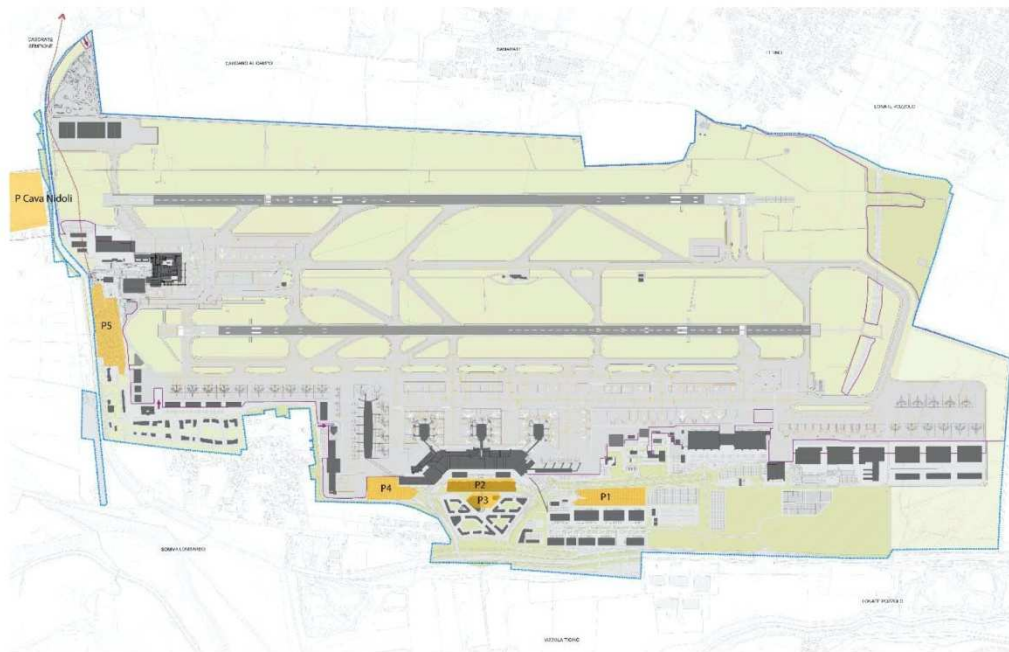


Figura 150 – Aree di sosta passeggeri – scenario 2035

Il parcheggio P1 "long term" verrà ampliato per ca. 13.000 m² aggiuntivi la sua capacità verrà raddoppiata realizzando un parcheggio fast park sopra tutta la sua superficie. La capacità totale sarà di ca 3.200 posti auto.

Il parcheggio P2 "executive" non subirà modifiche. La sua capacità rimarrà di circa 2.900 posti auto coperti, disposti su più livelli e collegati direttamente all'aerostazione.

Il parcheggio P3 "express" localizzato a ovest del Terminal 1, oltre il P2, verrà eliminato per lasciare spazio alla "airport city". Un nuovo parcheggio interrato con ca. 500²⁴ posti auto, al servizio dei passeggeri, sarà localizzato al di sotto della smart mobility area.

Il parcheggio P4 "holiday" verrà ridotto a seguito dell'espansione del terminal. La sua capacità sarà di ca. 1.000 posti auto.

Il parcheggio P5 "easy", localizzato in prossimità del Terminal 2 ed avente una capacità di più di 2.500 posti auto scoperti, verrà mantenuto inalterato.

In area Terminal 2 verrà invece aggiunto il parcheggio Cava Nidoli, i cui primi 2.000 posti auto saranno pronti per l'estate 2019 e successivi 1.600 posti auto saranno realizzati entro il 2022. Tale area di sosta è localizzata oltre la SS336 e verrà gestita direttamente da SEA pur trovandosi all'esterno del perimetro del sedime aeroportuale. Sarà inoltre dotata di una navetta per il trasporto dei passeggeri verso i due terminal.

Ricordiamo ancora che il parcheggio dell'area "cava Nidoli", (cava che avrebbe dovuto essere recuperata a verde secondo la convenzione della cava stessa) insiste sul territorio dei Comuni di Somma Lombardo e Casorate Sempione e non si trova all'interno del sedime aeroportuale.

Anche in questo caso ci si è trovati di fronte ad un ulteriore consumo di suolo, certamente non previsto prima del 1998.

Ovviamente sono previsti anche gli stalli della sosta breve, che portano il tutto ad un totale di 15.931 stalli.

In sintesi

La tabella seguente riassume i posti auto disponibili nello stato di fatto e nella fase finale:

Offerta posti auto	SDF			Scenario 2035		
	T1	T2	Tot	T1	T2	Totale
Sosta Lunga	6635	4531	11166	8884	6131	15015
Sosta Breve	713	186	899	713	203	916
Totale	7348	4717	12065	9597	6334	15931

Riassumendo per ciascuna soglia temporale il valore dei posti auto disponibili e del fabbisogno suddivisi tra T1 e T2 si avrà:

PARCHEGGI PAX				
	T1		T2	
	Offerta	Fabbisogno	Offerta	Fabbisogno
2025	9.448	8.462	6.317	4.749
2030	9.667	8.986	6.334	5.681
2035	9.597	9.485	6.334	5.817

I posti auto per i passeggeri offerti al Terminal 1, a partire dal 2030, comprendono anche i parcheggi che verranno realizzati al livello interrato in corrispondenza dell'Airport City (area antistante l'aerostazione attualmente occupata dal parcheggio P3). In particolare, la quota di posti auto destinati ai passeggeri è pari a circa 1.200 stalli, mentre la rimanente quota di circa 1.100 posti auto è stata invece ipotizzata a servizio degli utenti dell'Airport City.

Va quindi segnalato che di tutti questi parcheggi, 1.100 sono in realtà riservati agli utenti dell'Airport City, e quindi non potranno essere utilizzati dai viaggiatori.

Per quanto riguarda i parcheggi dedicati agli operatori, ci si è mossi in maniera più prudente: mentre per i viaggiatori si è immaginata un non credibile crescita dal 16,7% al 26% per il terminal 1 (pari al 56%) e dal 10,6% al 19% per il terminal 2 (pari ad un aumento del 79%), per gli addetti si è immaginata una diminuzione del 10% dell'auto privata, oggi pari al 74,4%, e pur assumendo che tutti coloro che si spostano dall'auto privata si muovano in treno, significherebbe uno spostamento del 7,4% di addetti verso la modalità su ferro.

11.7.1.3 Parcheggi destinati agli operatori

Per il calcolo del numero degli addetti previsti al 2035, ipotizzando un valore inferiore rispetto alla ratio dello stato di fatto e pari a 650 addetti per milione di passeggeri, si ottiene un totale di circa 26.600 addetti. Assumendo che al 2035 la percentuale di utilizzo dell'auto privata possa in questo caso diminuire di circa un 10% rispetto allo stato attuale a favore di mezzi di trasporto più sostenibili, i posti auto necessari risultano essere circa 6.650, a fronte di un'offerta pari a ca 7.750 posti auto.

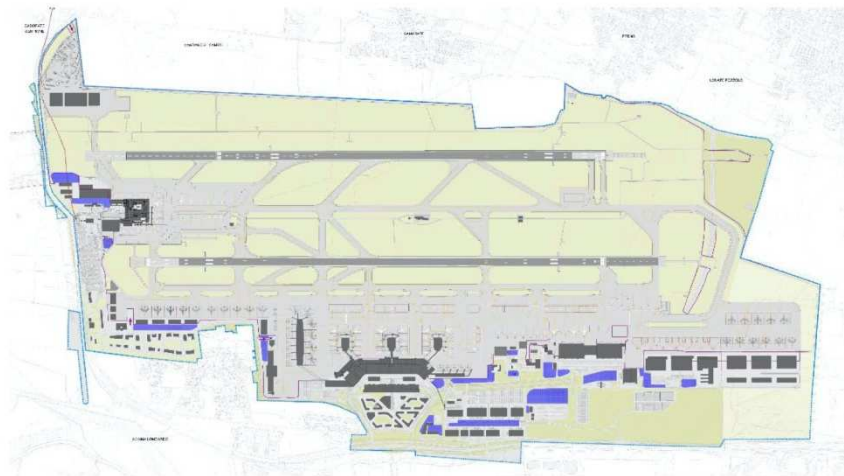


Figura 152 – Aree di sosta addetti – scenario 2035

Questi invece i numeri previsti per l'area cargo:



Figura 156 – Aree di sosta addetti area Cargo – scenario 2035

A servizio dell'area cargo verranno realizzate nuove aree di sosta fino a raggiungere una capacità totale di quasi 2.600 posti auto.

Mentre i seguenti numeri riguardano i parcheggi dell'area Airport City e gli edifici di supporto e uffici:

Airport city: considerata una superficie pari a 85.000 m². Il numero dei posti auto è stato stimato considerando sia il numero degli addetti stimati, considerando una ratio di 15 m²/add e un utilizzo dell'auto privata pari al 64,4%, sia utilizzando il manuale internazionale del parking generation e mediando i due valori ottenuti. Il numero di posti auto necessari è pari a circa 2.600 auto, corrispondenti a circa 72.000 m² di area destinata ai parcheggi (25.000 m², pari a ca 1.000 posti auto, verranno localizzati a raso, mentre i restanti 1.700 posti auto, pari a ca 46.000 m² verranno realizzati in interrato).

Edifici di supporto e uffici: considerata una superficie pari a 53.500 m² (pari a 0,7*SLP (77.200) = sup utile per addetti), una ratio di 15 m²/add e un utilizzo dell'auto privata pari al 64,4%, il numero di auto stimato è pari a circa 1.600 auto, corrispondenti a circa 40.000 m² di area destinata ai parcheggi, che verranno realizzati tutti a raso.

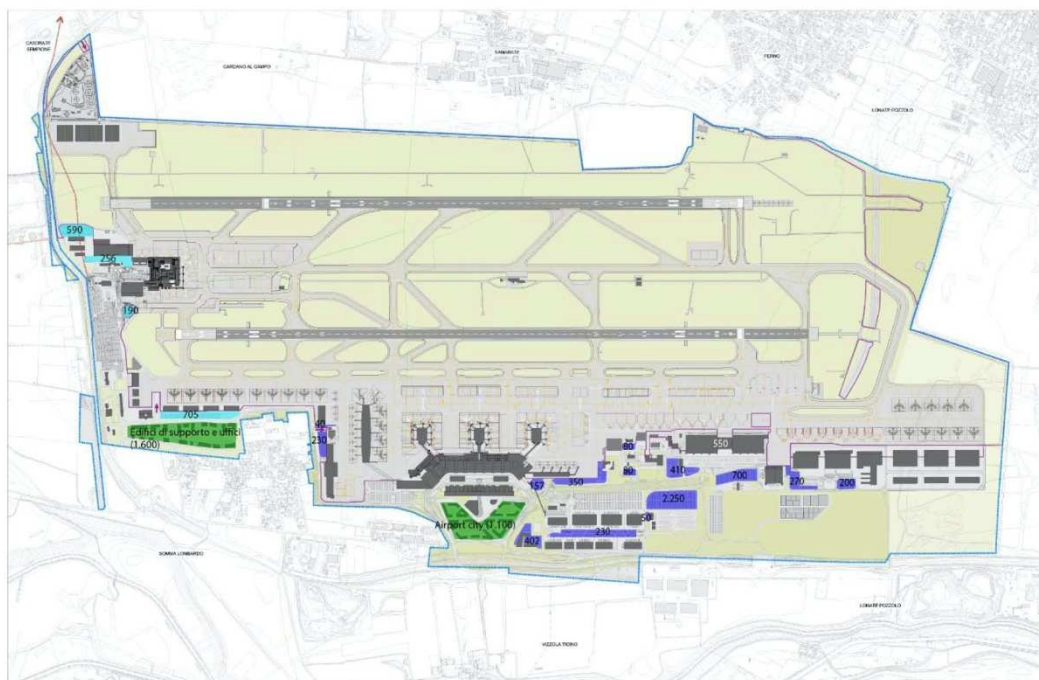


Figura 158 – Distribuzione e consistenza dei parcheggi dedicati agli operatori prevista al 2035

Infine quelli per aree accumulo taxi che passerebbero da 150 a 250 con un aumento del 67%:

11.7.1.4 Aree di accumulo taxi

L'area di accumulo taxi attualmente presente in prossimità del Terminal 1 (figura sottostante), permette di accogliere contemporaneamente fino a circa 150 taxi.

Per far fronte all'incremento del numero di passeggeri previsti, il layout di questa area di accumulo è stato ridisegnato in modo tale da aumentarne la capacità. La nuova configurazione permetterà di accogliere fino a 250 taxi contemporanei.

Nei capitoli successivi si analizza lo stato delle infrastrutture di accesso:

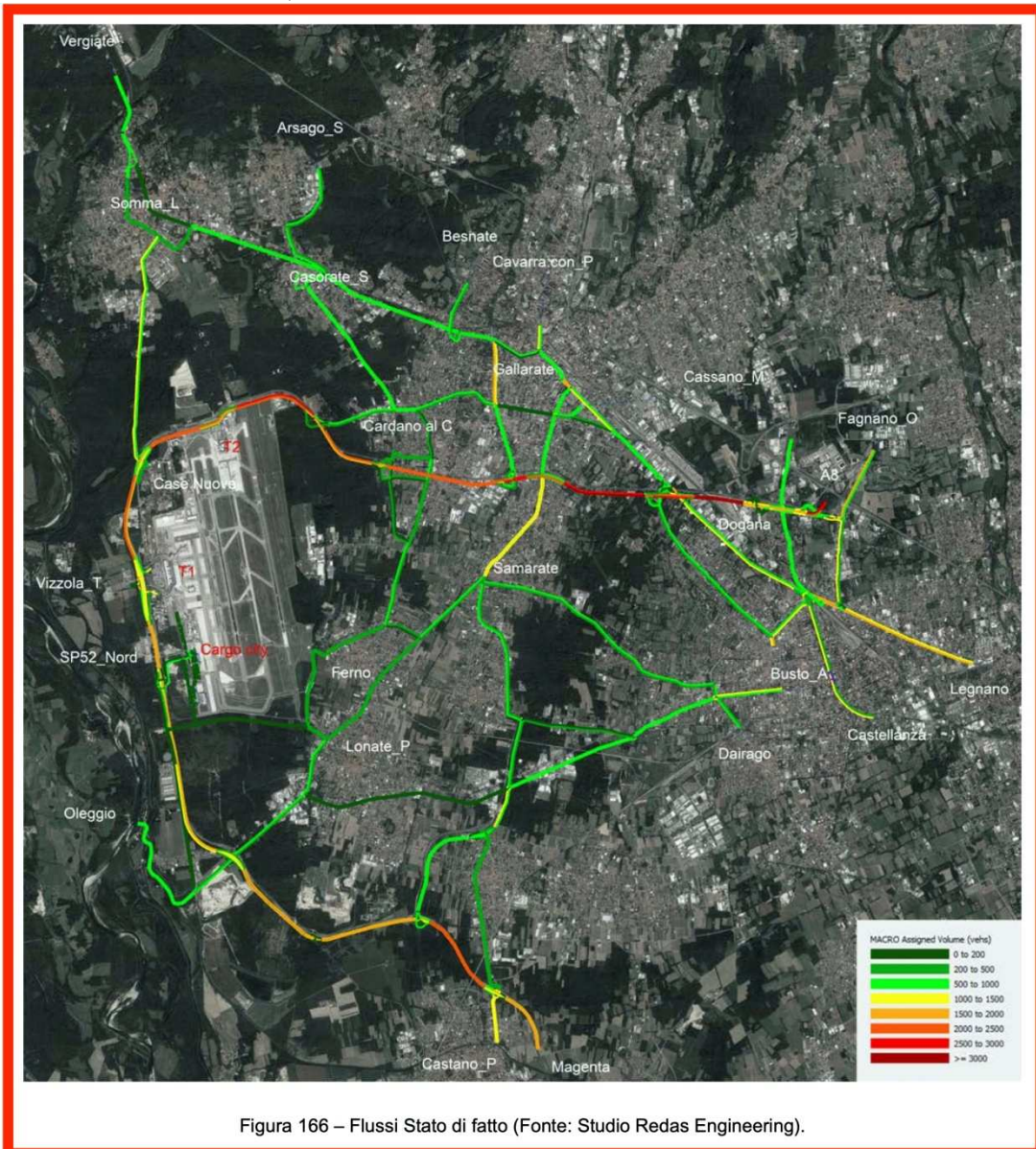
11.7.2 Verifica dimensionale delle infrastrutture – situazione attuale

Modello di macrosimulazione

Il modello di macrosimulazione, realizzato dalla società Redas Engineering, ha analizzato un'area allargata rispetto alla sola SS336-SS336dir al fine di valutare i flussi e il rapporto tra volume e capacità lungo tale asta nell'ora di punta antimeridiana compresa tra le 8.00 e le 9.00.

Allo stato di fatto, lungo l'asta della SS 336 si osservano flussi nell'ordine dei 2.000-3.000 veic/h nel tratto compreso tra l'uscita dell'autostrada e lo svincolo di Cardano al Campo, con tratte a più di 3.000 veic/h. Successivamente il flusso mostra una diminuzione nel tratto compreso tra i due terminal, passando a valori compresi tra i 1.500 e i 2.500 veic/h. Nella tratta seguente (tra Terminal 1 e cargo city) i flussi calano ulteriormente fino a raggiungere valori compresi tra i 1.000 e i 1.500 veic/h.

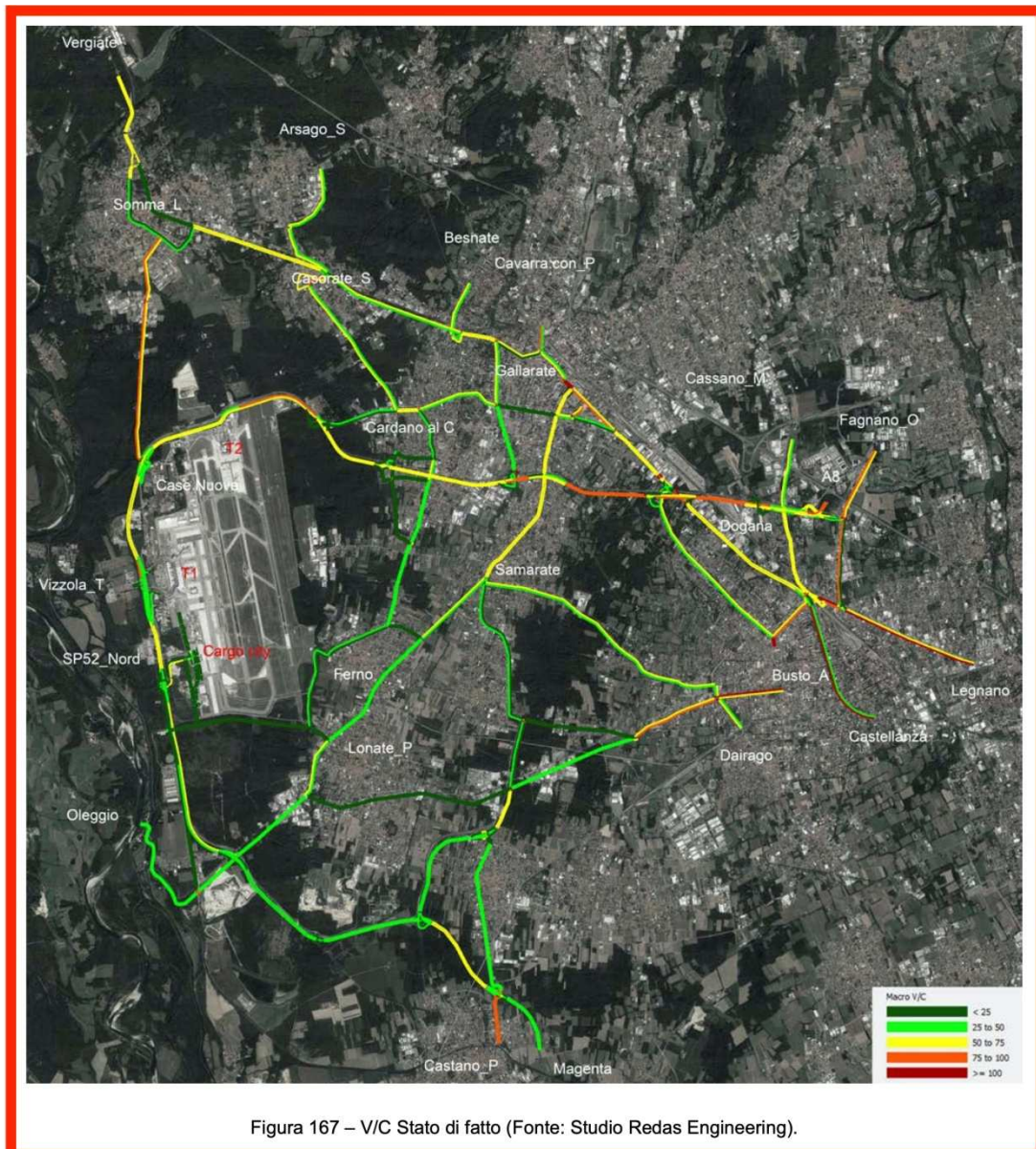
Già da questi dati si evidenzia lo stato di **gravità della situazione della SS 336**, dall'uscita dell'autostrada fino al terminal 2, anche se i terminal sono entrambi serviti dal sistema ferroviario.



Anche questo schema individua quanto descritto in precedenza, perché va tenuto presente **che le strade oggetto di questo studio, in realtà vengono utilizzate come una sorta di "tangenziale"** rispetto ai centri che sono presenti nella zona.

La 336 è una valvola di sfogo del traffico che tutti i giorni si muove sulla tratta da nord a sud della provincia e che non va ad occupare il Sempione (SS33).

Il rapporto tra il flusso e la capacità mostra valori generalmente compresi tra il 50% e il 75% di utilizzo dell'asse stradale. In alcuni casi si osservano valori che superano il 75%, come nella tratta est-ovest tra Casorate Sempione e il Terminal 2 e nella tratta tra l'uscita dell'autostrada e l'uscita di Gallarate.



In questa tavola risulta evidente che alcune strade, SS336, via Giusti di Somma Lombardo, ed altre, sono già tra il 75% ed il 100% della loro capacità. Moltissime altre sono già tra il 50% ed il 75%.

Risulta evidente che **un ulteriore aggravamento del traffico su gomma potrebbe essere un colpo fatale per la mobilità in questa area**, che non riguarda solamente i passeggeri di Malpensa, ma anche tutti i lavoratori che si muovono ogni giorno su queste strade.

Anche la Cargo City ovviamente risulta un generatore di traffico:

11.7.3.3 Cargo City

Tale flusso risulta pari a 803 veicoli sulle due direzioni (ca 600 veic/h in ingresso e 200 veic/h in uscita) e, quindi, inferiore alla capacità della strada (1.000 veic/ora per corsia).

La viabilità (esistente e progettata) a servizio della Cargo City soddisfa quindi le future esigenze di circolazione, in quanto il collegamento con la SS336dir risulta sicuramente in grado di gestire la domanda di mobilità generata/attratta dallo scalo merci allo scenario di riferimento del 2035.

Tale affermazione non tiene conto delle altre presenze sul territorio che, crescendo, possono anch'esse aumentare i flussi di traffico su queste strade (nuovi parking, Hupac di Busto Arsizio, Fiera di Busto, nuovi insediamenti commerciali già previsti in diversi centri, ecc. ecc.)

Si assume che le strade, così come sono oggi, vedranno incrementare il proprio traffico unicamente sulla base della crescita dell'aeroporto, di cui peraltro si dice che sia foriero di crescita economica e di nuove attività sul territorio (e quindi, ovviamente, di nuovo traffico).

Manca totalmente l'analisi su quello che sta succedendo in questo periodo dal punto di vista di nuovi insediamenti produttivi o commerciali, e di quello che risulta essere già in programma, tutti elementi che finiranno per coinvolgere il sistema infrastrutturale viabilistico dell'area.

11.7.3.4 Valutazioni riguardanti le SS336 e SS336dir

La capacità della SS336 e SS336dir è stata valutata anche nello scenario di progetto. Due sono le situazioni analizzate:

la prima considera lo scenario futuro al 2035, con domanda stimata al 2035 assegnata sulla rete futura potenziata dalla realizzazione di 3 infrastrutture di progetto:

- Tangenziale di Somma Lombardo
- Collegamento Besnate-Malpensa
- Variante alla SS341 Gallaratese

la seconda rappresenta lo scenario 2035 «do nothing», con domanda stimata al 2035 assegnata al grafo di rete futuro (comprendente gli interventi previsti nell'area dell'aeroporto), che non comprende le nuove infrastrutture suddette.

Anche in questo caso non si tiene presente che alcune di queste progettazioni non sono pensate per essere "utili" alla crescita di Malpensa o per supportare i nuovi flussi di traffico che ne deriveranno.

Non necessariamente sono state pensate per sollevare i centri da quei flussi che li attraverseranno in seguito al nuovo carico derivante dal potenziamento dell'aeroporto: alcune sono state pensate con la logica di sgravare il già enorme carico di traffico che attraversa i centri urbani oggi.

Con questa logica, immaginando un ulteriore aumento del traffico generato dall'aeroporto, alcuni di questi progetti rischiano di non essere più in grado di sostenere gli obiettivi primari che si erano posti.



Figura 168 – PGT di Somma Lombardo

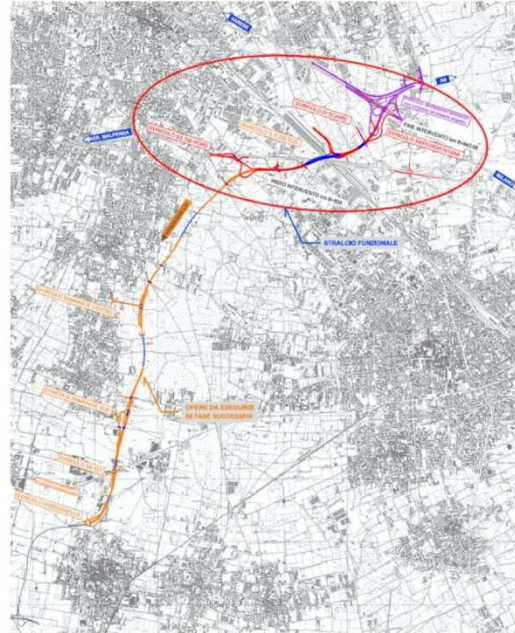


Figura 169 – Progetto Definitivo Bretella di Gallarate e variante alla SS341

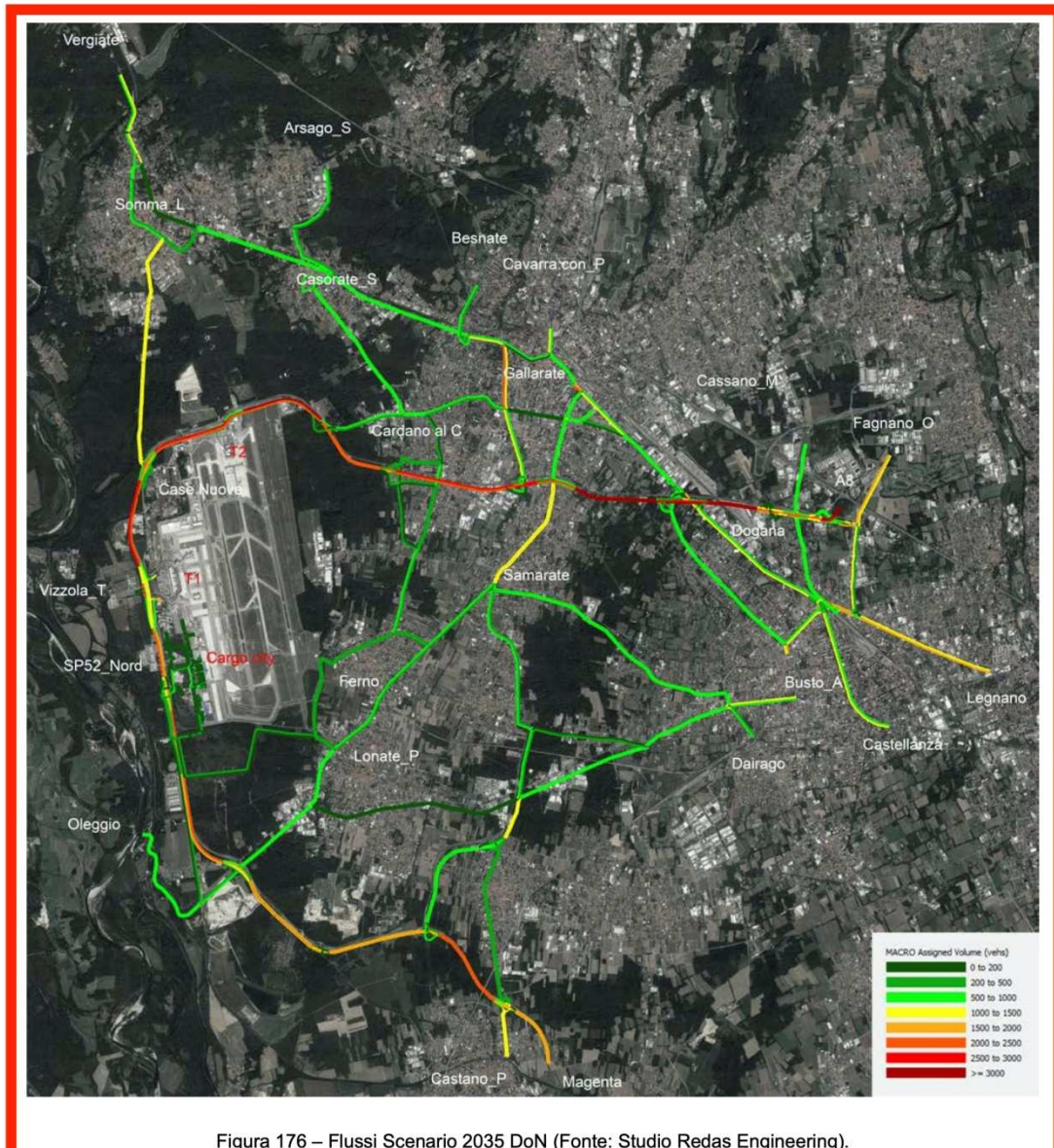
Assumendo un bacino di utenza similare a quello attuale, sono stati analizzati i tempi necessari per raggiungere il Terminal 1 e il Terminal 2 dai tre punti di generazione/attrazione utilizzati in precedenza (Varese, Ispra e Lomazzo) per entrambe le alternative progettuali.

Le isocrone tracciate da Varese mostrano come sia in presenza dell'alternativa progettuale di Somma Lombardo sia nel caso della Bretella di Gallarate, i tempi di accesso ai due terminal dell'aeroporto non cambiano. Tuttavia, nel caso della Bretella di Gallarate e variante alla SS341 appare evidente come il tempo di percorrenza diminuisca nella zona compresa tra Lonate Pozzolo e Vanzaghello rispetto allo stato di fatto.

Modello di macrosimulazione

Il modello di macrosimulazione, realizzato dalla società Redas Engineering, ha analizzato la medesima area allargata dello stato di fatto al fine di valutare i flussi e il rapporto tra volume e capacità lungo tale asta nell'ora di punta antimeridiana compresa tra le 8.00 e le 9.00 per entrambi gli scenari.

Nello scenario "do nothing", lungo l'asta della SS 336 si osserva un incremento dei flussi che per tutta la tratta compresa tra l'uscita dell'autostrada A4 e il Terminal 1 con valori compresi tra i 2.000 e gli oltre 3.000 veic/h.



Da questo schema appare chiaro che, non intervenendo sulle infrastrutture esistenti, queste vanno velocemente verso il collasso.

Di conseguenza l'analisi dell'utilizzo dell'infrastruttura viaria mostra un peggioramento del rapporto flusso su capacità, con diverse tratte in cui questo valore supera il 75%.

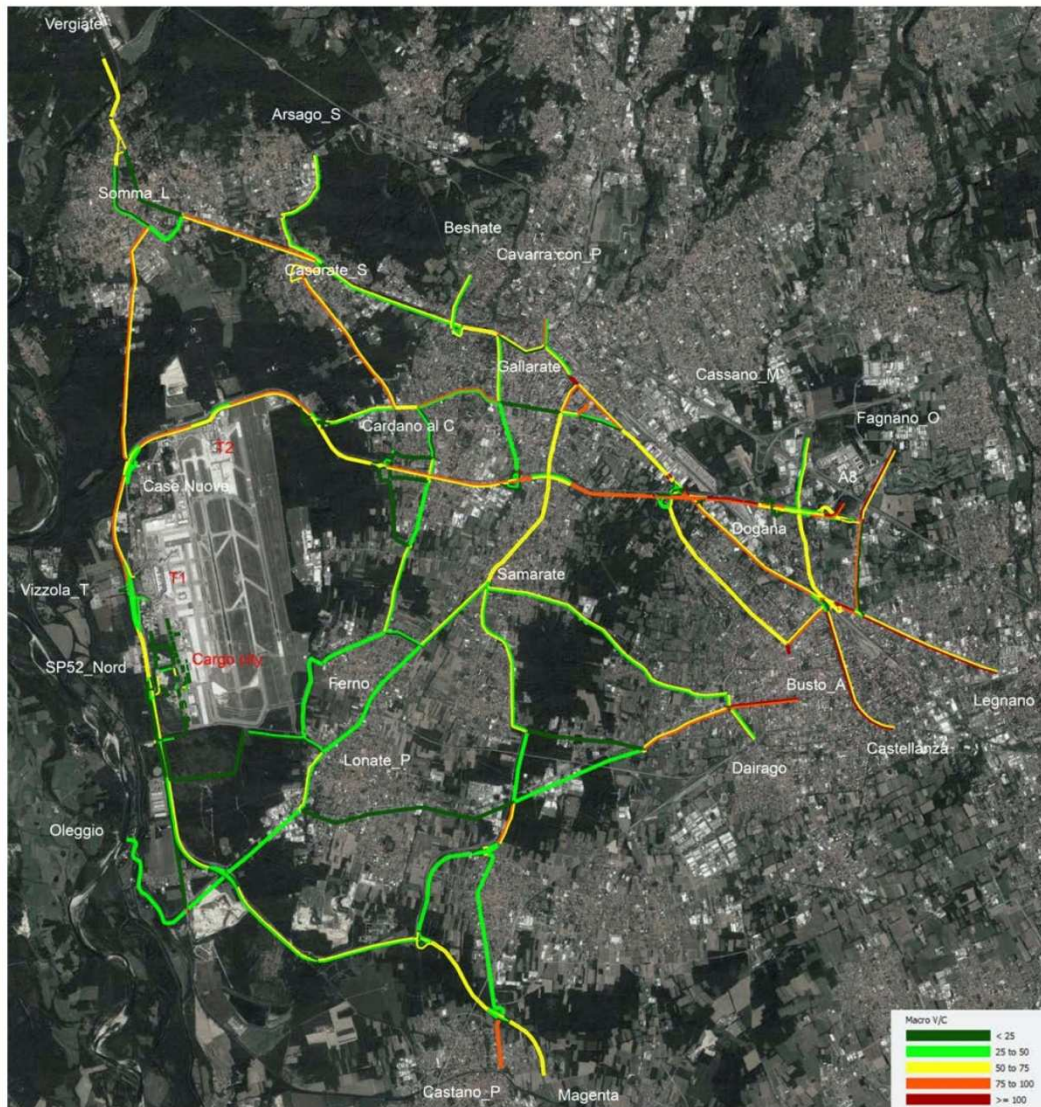
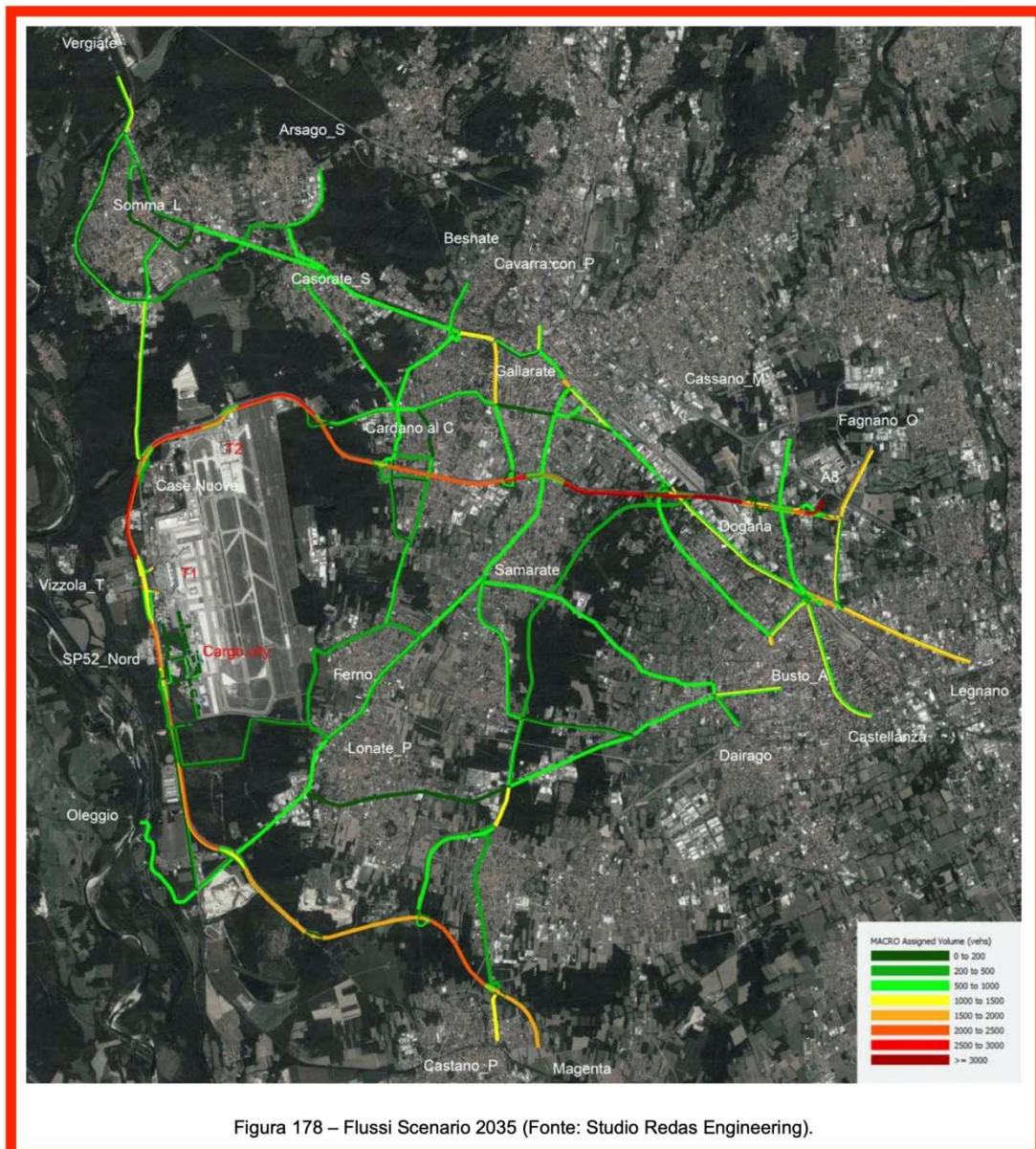


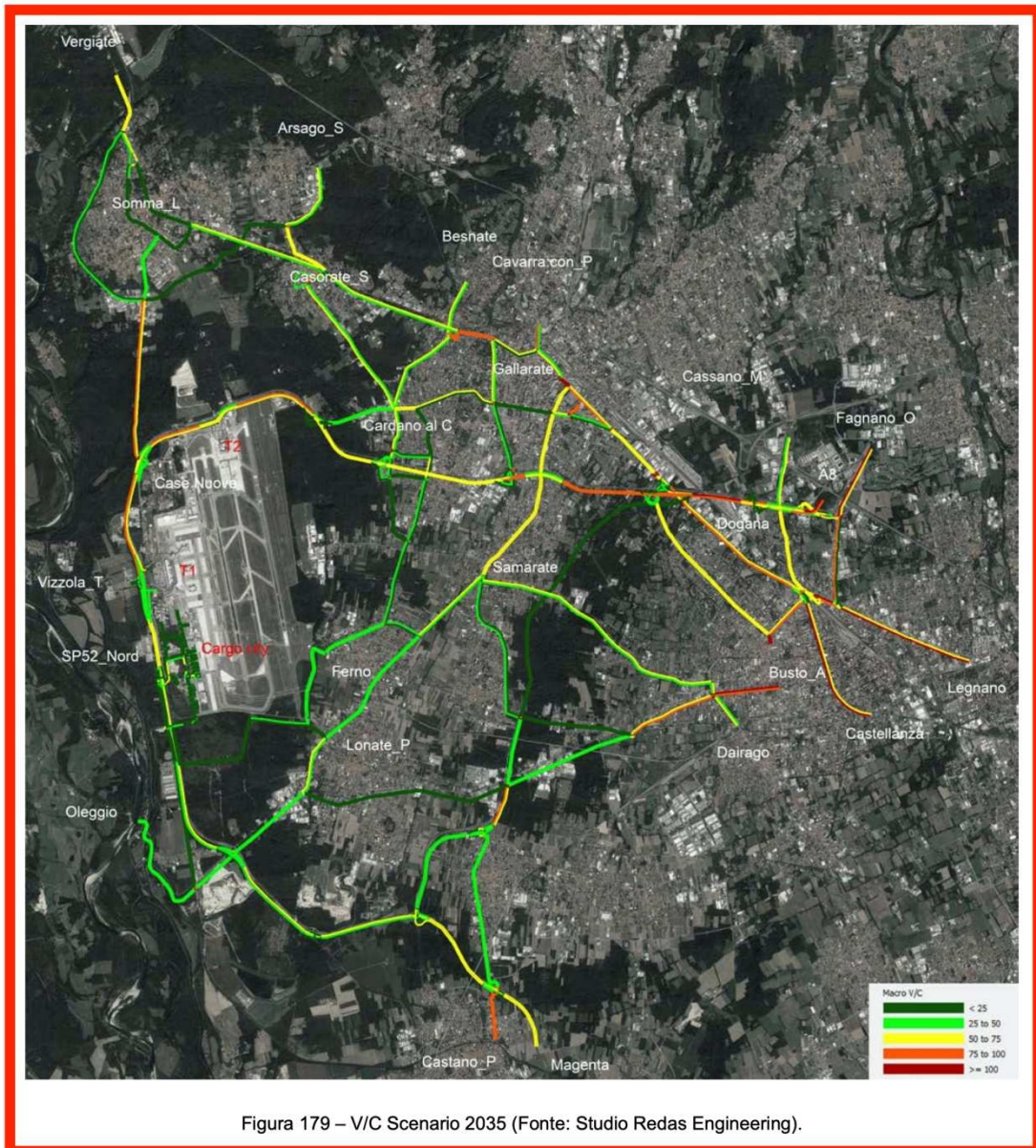
Figura 177 – V/C Scenario 2035 DoN (Fonte: Studio Redas Engineering).

La realizzazione delle tre infrastrutture stradali analizzate oltre che la modifica del modal split, specie nel breve-medio periodo, favorisce la redistribuzione dei flussi così da invogliare il traffico di attraversamento lungo nuove alternative di percorso.

La realizzazione delle nuove infrastrutture stradali ha essenzialmente i seguenti effetti, come si può osservare dall'immagine del V/C:

- I nuovi collegamenti a nord della SS336, ossia la Tangenziale di Somma L. e il collegamento Besnate-Malpensa scaricano il ramo della SS336 di Somma Lombardo, in quanto garantiscono nuovi collegamenti veloci fra i territori a nord della SS336 e gli svincoli di Casorate S., Cardano al C. e Gallarate
- Il Collegamento Besnate-Malpensa assorbe anche parte del traffico che gravita su Gallarate, altrimenti insistente su SS33 e SS341
- La Variante alla SS341 Gallaratese acquisisce parte del traffico di attraversamento della SS336-SS336dir.





11.7.3.5 Conclusioni

In conclusione, al fine di ridurre la congestione lungo l'asta della SS336 e 336 dir, l'inserimento delle tre infrastrutture viarie analizzate mostra un effetto positivo sulla riduzione dei flussi.

La rete infrastrutturale futura favorisce la redistribuzione dei flussi, in particolare quelli di attraversamento, pari a ca il 60% dei flussi insistenti sull'asta, lungo percorsi alternativi tali da sgravare la viabilità di accesso all'aeroporto.

I suddetti interventi dovranno comunque essere accompagnati dal potenziamento della rete ferroviaria e da politiche mirate a favorire modalità di trasporto alternative, sia per i passeggeri che per i dipendenti.

Pur migliorando le condizioni viabilistiche di alcuni tratti stradali, in particolare di attraversamento dei centri abitati di alcuni comuni, va rimarcato che via Giusti continuerebbe ad essere caricata dai flussi di traffico convogliati dalle tangenziali di Somma Lombardo ed Arsago Seprio.

Nondimeno, come già scritto sopra, non si sono fatte le analisi del traffico tenendo conto dei possibili incrementi dettati da altre attività in crescita o di nuova formazione.

Procediamo ora a valutare la strategia generale del PSA:

12 STRATEGIA GENERALE DEL PSA E INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI

Le carenze dell'esistente strumento di pianificazione dell'aeroporto, che risale al 1985, riguardano in particolar modo le aree di sosta aeromobili e le strutture destinate al servizio del traffico merci, per le quali si erano individuate in passato prospettive di sviluppo limitate e sicuramente inferiori all'evoluzione effettivamente registrata a Malpensa nel corso degli anni.

Queste carenze del Masterplan attuale, oltre ad un'obiettiva necessità di aggiornare lo strumento di riferimento urbanistico che costituirà la base per tutti i futuri interventi di sviluppo dell'aeroporto, hanno condotto alla redazione del presente documento.

A questo assunto, non possiamo che evidenziare che, nonostante siano passati 35 anni dall'unico strumento di pianificazione approvato, l'aeroporto è passato dai circa 8/9 milioni di passeggeri di allora ai 24 del 2018 e a diventare il primo aeroporto per traffico merci d'Italia. Il tutto senza nessuna variante al Piano stesso.

Le proposte di intervento definite nell'ambito del presente documento si basano su nuove previsioni di traffico che tengono in considerazione i dati registrati nell'aeroporto fino al 2018 ed analizzano

In realtà, visto l'effetto della pandemia di questo anno e viste le previsioni di IATA, che indicano la ripresa dei numeri pre-covid, solo nel 2024, tutte le analisi di questo studio andrebbero riconsiderate.

Viste le analisi, si arriva alle proposte di intervento, che naturalmente si basano tutte sulle previsioni di crescita che abbiamo già denunciato come “sopravalutate”.

13 ANALISI DELL'ALTERNATIVA ZERO

Preliminarmente alla redazione del presente Masterplan si è considerato lo scenario dell' “alternativa zero” da un punto di vista tecnico, in modo da poter valutare gli impatti che si avrebbero sull'aeroporto qualora si intendesse fronteggiare la futura prevedibile evoluzione del traffico senza realizzare alcun intervento di adeguamento, modifica o potenziamento delle infrastrutture e dei sistemi che costituiscono attualmente lo scalo di Malpensa.

Tale soluzione non appare perseguibile poiché le previsioni di traffico riguardanti l'aeroporto evidenziano delle potenzialità di sensibile incremento sia per quanto riguarda la componente passeggeri che per il settore cargo e, come evidenziato al capitolo 11, le infrastrutture attuali non presentano capacità sufficienti a garantire un adeguato servizio della domanda di trasporto aereo espressa dal territorio di riferimento, mantenendo comunque degli standard operativi accettabili.

In particolare l'“alternativa zero”, viene liquidata in sei pagine, dimostrando che non la si voleva prendere in considerazione come una reale alternativa, che invece avrebbe una sua validità, visti anche i risultati delle prospettive totalmente falsati.

In realtà, se andiamo a rileggere le descrizioni dell'esistente, troviamo affermazioni ben diverse da quelle qui dichiarate:

- la capacità delle piste di reggere la crescita si è dimostrata sufficiente
- i sistemi di servizio dei 2 terminal non sembrano presentare enormi problemi in vista del 2035
- la Cargo City risulta fortemente sovradimensionata e dunque, con tutta probabilità, non ha necessità di ulteriori ampliamenti

semmai il problema riguarderà il sistema infrastrutturale degli accessi all'aeroporto, se mai dovessero avverarsi anche solo una parte dei dati previsti dal Masterplan.

Si deve però sottolineare che anche in termini di capacità complessiva offerta l'alternativa “zero” non risulta soddisfacente, poiché consentirebbe di servire al massimo ca. 900.000 tonnellate di merce/anno e, quindi, non riuscirebbe a fronteggiare le prevedibili future richieste del mercato, soprattutto tenendo in considerazione la domanda di accesso all'aeroporto di Malpensa di nuovi Operatori.

I volumi potenziali di traffico stimati per l'anno 2035, quantificati in circa 1,2 milioni di tonnellate di merce/anno nello scenario “base”, non potrebbero quindi essere adeguatamente accolti e

Come abbiamo sottolineato in precedenza, non sono state prese in considerazione diverse ipotesi tra le

Gli indirizzi contenuti nel Piano Nazionale degli Aeroporti, aggiornato al 2014, considerano un volume complessivo di 150 milioni di passeggeri nazionali e prevedono al 2030 un aumento fino a 250 milioni di passeggeri/anno. Mentre per il settore cargo si prevede un aumento dal dato iniziale di ca. 950.000 tonnellate (2014) a circa 1.400.000 tonnellate nel 2030. Gli aspetti più significativi della crescita registrata nell'ultimo decennio e che hanno maggiormente influenzato lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali sono identificati dal Piano: 450.000 tonnellate che sembra, in questo Masterplan, essere tutte a carico di Malpensa

AEROPORTO DI MALPENSA – MASTER PLAN 2035

17

quali la stranezza nell'immaginare che il **traffico merci NAZIONALE sia in sostanza totalmente assorbito da quello dell'aeroporto di Malpensa**, che non si sia tenuto conto del dato del **traffico merci che potrebbe**

spostarsi su ferro in linea con quanto previsto dalle politiche dell'Unione Europea nei prossimi anni, che non si sia considerata la possibilità di **agire sugli operatori del Cargo** per ottenere da loro un **migliore rapporto tra consumo di suolo e operatività**, che non si rimetta in discussione la questione dei possibili cambiamenti dovuti alla presenza della **pandemia di questo anno**, e che non si sia ritenuto corretto valutare **le linee di tendenza per i 17 anni previsti dal piano, basandosi su un arco di tempo** per le analisi di almeno altrettanti anni ma **solo dal 2012 al 2018**.

L'alternativa "zero" risulterebbe quindi molto penalizzante per il nostro Paese, e costringerebbe le imprese del bacino di riferimento ad alimentare sempre di più i flussi di "aviocamionato" che partono dall'Italia con mezzi stradali e si imbarcano in altri aeroporti europei (che negli anni hanno investito ingenti risorse per potenziare la propria capacità operativa e il sistema di accessibilità, quali Monaco, Francoforte, Parigi e Zurigo), con costi più elevati, maggiore impatto sull'ambiente e conseguenti danni di carattere socioeconomico per il territorio.

Anche in questa affermazione di pag 306, non si fa riferimento ai progetti di trasporto merci nel continente europeo, che l'Unione Europea sta spingendo per muovere su ferro.

Per altro, non si tiene conto che, invece, proprio **un'area cargo è generatrice di traffico su gomma** per due importanti motivi.

In particolare **nel caso di Malpensa, dove non sono previsti interscambi merci con il sistema ferroviario**, ma, soprattutto, per una precisa condizione valida in tutti gli interporti: le merci che si muovono su ferro o in volo, arrivano in luoghi intermodali dove avviene, tendenzialmente, un solo scambio (ferro-gomma oppure aereo-gomma). Molto più difficile è che la merce, da volo, abbia due ulteriori scambi modali: ferro-gomma. Per il semplice motivo che la merce viene spedita in aeroporti non così lontani dal punto di consegna della merce stessa, per cui il costo di un ulteriore scambio modale risulterebbe antieconomico (cosa che non avviene per i movimenti via mare, poiché i porti, a differenza degli aeroporti, risultano meno numerosi e meno diffusi sul territorio e comunque spesso lontani dai centri abitati).

Analogo discorso può essere fatto anche per altre infrastrutture land-side ed air-side che, qualora non venissero potenziate o riqualificate nel corso dei prossimi anni, non risulterebbero in grado di fronteggiare in maniera sicura, efficiente e con adeguati livelli di servizio le prevedibili richieste dettate dalla progressiva crescita della domanda di trasporto aereo, nè di garantire un'operatività dell'aeroporto costantemente al passo con i tempi e con le esigenze degli utenti.

Bisogna inoltre ricordare che l'"alternativa zero" non sarebbe in grado di produrre alcun miglioramento per quanto riguarda gli aspetti di carattere ambientale, i rapporti con il territorio e lo sviluppo economico dei beni ottenuti in concessione dallo Stato e che anzi, in assenza di interventi, i suddetti elementi di valutazione potrebbero registrare una tendenza negativa sempre più marcata.

Anche per queste due affermazioni, si rimanda, per la prima, a quanto dichiarato in questa stessa relazione sulla possibilità delle infrastrutture air-side e land-side, di reggere il sistema, mentre per la

Questi risultati evidenziano come le dotazioni esistenti e quelle previste fino al 2035 consentano sostanzialmente a tutti i sottosistemi di servire adeguatamente i volumi di traffico attuali ed anche il prevedibile sviluppo futuro. Le uniche aree operative in cui si riscontrano, nel breve periodo, possibili decadimenti del *livello di servizio* offerto (rispetto agli standard definiti a livello internazionale) riguardano le aree dedicate ai controlli di sicurezza e ai controlli dei passaporti in partenza e in arrivo, in termini di numero di *facilities* disponibili.

E' stata effettuata anche una verifica dei vari sottosistemi del Terminal 1 con l'ipotesi che non avvenga la realizzazione del quarto satellite, considerando l'evoluzione di traffico dello scenario "Base" al 2035, che prevede 29,3 milioni di passeggeri/anno serviti al Terminal 1.

Anche in questa situazione, come si rileva dai valori riassunti nella seguente tabella, il sistema rimane comunque in grado di garantire un adeguato livello di servizio all'utenza.

seconda affermazione, si tende a sottolineare gli aspetti "positivi" del rapporto con il territorio e lo sviluppo economico, mentre si tralasciano totalmente gli effetti negativi dovuti agli impatti ambientali e sulle infrastrutture esistenti.

A pagina 309 fa la sua comparsa, nell'analisi degli impatti, la cosiddetta **Airport City**, che viene inserita di fatto come una realtà da cui l'aeroporto non può prescindere:

- Interventi di supporto all'operatività dello scalo e di servizio al territorio. Anche per quanto riguarda questi ambiti l'aeroporto di Malpensa presenta una configurazione attuale di tipo "chiuso" e sostanzialmente dedicata all'esclusiva fornitura di attività direttamente correlate al trasporto aereo, mentre la tendenza rilevabile a livello internazionale è orientata ad una maggiore apertura verso il territorio servito e ad una diversificazione delle funzioni offerte all'interno del sedime. Il raggiungimento di questi obiettivi appare però molto difficilmente attuabile in mancanza di interventi specifici di rinnovo e riconfigurazione del lay-out esistente e, quindi, non perseguibile nel caso in cui si opti per l'"alternativa zero".

Gli interventi di adeguamento, rinnovo e potenziamento dell'aeroporto di Malpensa correlati all'attuazione di un nuovo Masterplan appaiono quindi strategici, oltre che per garantire anche in futuro un'adeguata operatività di tutte le funzioni direttamente correlate al sistema del trasporto aereo che fa capo a Milano, anche per attivare un nuovo disegno di crescita economica e per rispondere alle esigenze di un bacino d'utenza fortemente dinamico e tra i più ricchi d'Italia.

In questo senso, alcune proposte di rigenerazione e sviluppo prevedibili attraverso un nuovo Masterplan, ma non coerenti con il mantenimento dell' "alternativa zero", (ad esempio lo sviluppo di una serie di servizi complementari alla funzionalità dell'aeroporto ubicati nell'area prospiciente il Terminal 1) rappresentano un sistema virtuoso capace sia di dotare l'aeroporto di nuove funzioni ad uso degli operatori e degli addetti aeroportuali, sia di generare nuove realtà produttive in grado di incrementare il traffico di beni, persone e ricchezza sul territorio.

Si parla chiaramente di aeroporto come struttura "aperta verso il territorio servito" attraverso "una serie di servizi complementari alla funzionalità dell'aeroporto" in grado "di generare nuove realtà produttive in grado di incrementare il traffico di beni, persone e ricchezza sul territorio".

Non ci si rende conto che si sta parlando di funzioni tipiche di un territorio urbanizzato ed antropizzato, solitamente gestito attraverso PIANI REGOLATORI o PIANI DI GOVERNO DEL TERRITORIO proposti, all'interno di una visione di sviluppo territoriale, urbanistico ed economico, dalle Amministrazioni locali, sottoposto a VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA, ed approvato da diversi organi istituzionali.

La competenza urbanistica, ricordiamolo, è a capo delle Amministrazioni Locali e quella territoriale a capo delle Regioni.

Se i progetti di riqualificazione o ampliamento di una infrastruttura come l'aeroporto, riguarda prettamente i servizi che esso svolge, giustamente il referente risulta essere lo Stato attraverso i suoi Ministeri dei Trasporti, dell'Ambiente e dei Beni Culturali.

Viceversa, **se si vogliono immettere azioni immobiliari che agiscono sulle strutture urbanistiche, sociali ed economiche del territorio, vanno coinvolte le Amministrazioni Locali**, poiché determinati interventi rischiano di stravolgere le politiche urbanistiche degli stessi.

È impensabile che un operatore privato che agisca sul territorio di uno dei Comuni del sedime, per insediare, ad esempio, una attività alberghiera o commerciale o terziaria non prevista da nessun piano, debba richiedere la formazione di una Variante di PGT e sottoporre il progetto ad una VAS, mentre se la stessa operazione viene fatta a poche centinaia di metri all'interno del sedime aeroportuale, e come l'altra sempre aperta al pubblico, il proponente possa semplicemente avere una autorizzazione con VIA.

Per quanto riguarda il posizionamento dell'area cargo, che abbiamo già esplicitato prima essere inutile in quanto derivante da dati che sovrastimano la crescita, troviamo diverse ipotesi che vengono scartate, tra queste risalta la seguente:

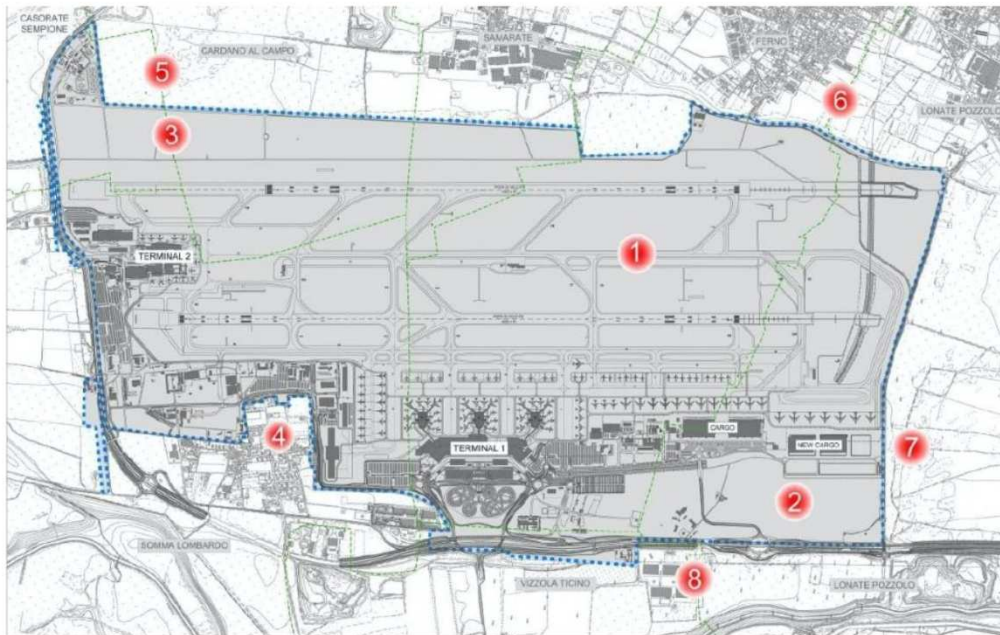


Figura 181 - Possibili alternative di sviluppo per le strutture cargo

La soluzione 2) richiederebbe la realizzazione di forme di collegamento abbastanza complesse con gli esistenti piazzali di sosta aeromobili, che si troverebbero al di là degli attuali edifici cargo, ma soprattutto va ad interessare l'unica area che garantisce – nel lungo termine – la possibilità di realizzare un potenziamento delle infrastrutture di volo e che quindi si ritiene “strategicamente” indispensabile mantenere libera da nuovi insediamenti. **la terza pista**

In realtà risulta chiarissimo che si vuole lasciare suolo libero per la previsione della famosa “terza pista” che abbiamo già visto in precedenza, essere totalmente inutile, a meno che non si immagini una crescita abnorme che non avrebbe nessuna possibilità di essere realizzata, visto che già l'ipotesi in campo con questo Masterplan, prevede superamenti dei limiti di saturazione di molte infrastrutture esistenti che, con tutta probabilità, non reggerebbero nessuna altra ipotesi di ampliamento dell'aeroporto.

In particolare, eliminando la soluzione 2, che invece potrebbe tranquillamente essere presa in considerazione, visti i dati di crescita del traffico delle merci totalmente sovrastimato, si va invece ad impattare con l'ampliamento di 900.000 mq nell'area della brughiera più a sud, sempre all'interno del Parco del Ticino come, del resto, l'intero aeroporto, prevista come soluzione 7.

Un danno ambientale irreparabile dovuto a previsioni evidentemente sovrastimate e al non abbandono della soluzione della terza pista che servirebbe ad una crescita decisamente incompatibile con il territorio.

Vengono anche prese in considerazione altre aree, ma sembra unicamente come alibi per arrivare a quella già scelta per motivi logistici di formazione della terza pista:

14.1.1 Ipotesi 1 – Area Case Nuove

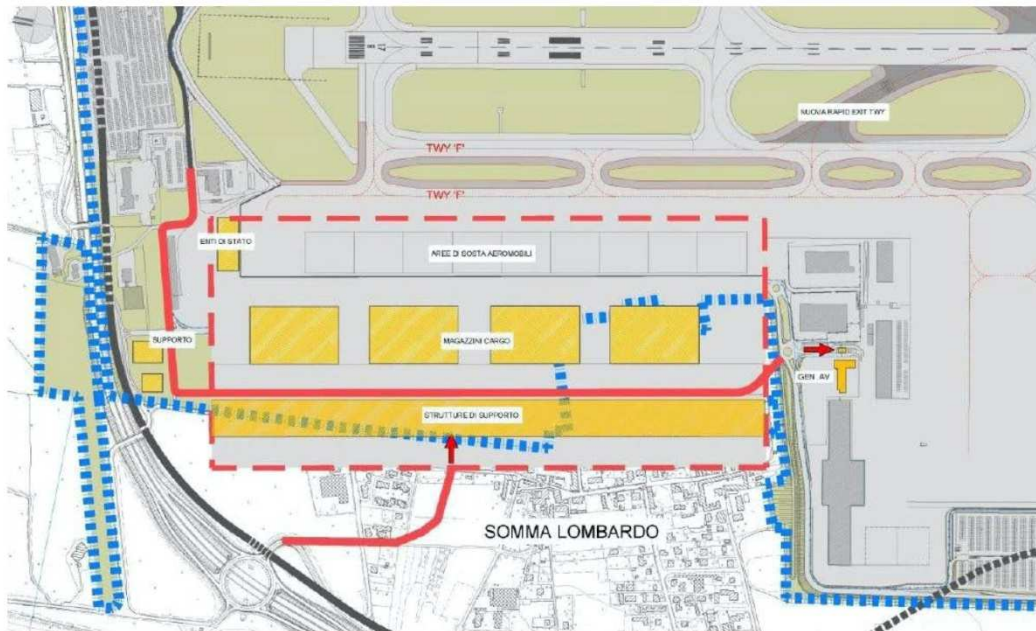


Figura 183 - Ipotesi 1 – schema di lay-out

L'assurda ipotesi di Case Nuove, disegnata unicamente per essere ovviamente esclusa.

14.1.2 Ipotesi 2 – Area compresa tra S.S. 336 e fiume Ticino

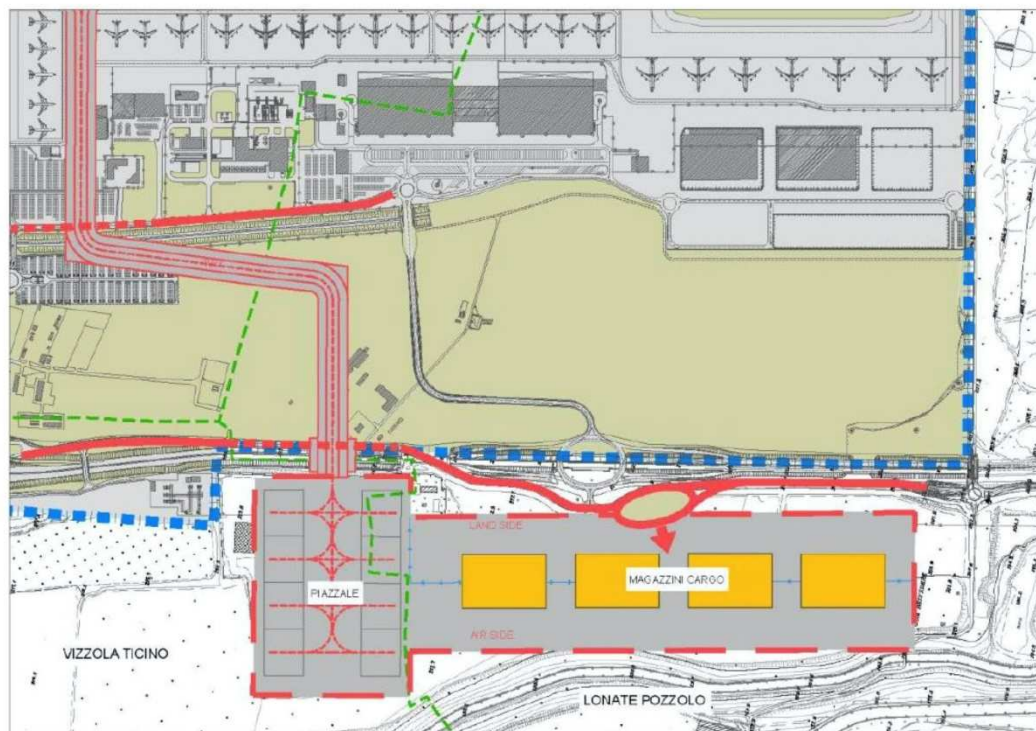


Figura 185- Ipotesi 2 - schema di lay-out

E l'ipotesi esterna al sedime di cui si colgono unicamente le questioni negative e non quelle positive del recupero di aree dismesse e del risparmio di consumo di suolo.

L'opzione che viene proposta in questo Masterplan invece tende ad occupare 900.000 mq di territorio in zona di pregiata brughiera a sud dell'aeroporto stesso, per poi occupare 630.000 mq per la formazione di capannoni e piazzali di manovra:

14.1.3 Ipotesi 3 – Area a sud

14.1.3.1 Proprietà / disponibilità dell'area – Utilizzo attuale

L'area in esame ricade nel territorio del Comune di Lonate Pozzolo, a sud della "Cargo City", oltre la S.P. 14 che corre lungo il confine odierno dell'aeroporto; lo sviluppo del nuovo insediamento risulterebbe pertanto totalmente all'esterno del sedime aeroportuale attuale.

In questa porzione di territorio non è presente nessuna costruzione; l'area risulta per lo più caratterizzata da zone boschive e di brughiera.

Per l'area in esame sono stati stipulati nel 2009 specifici accordi tecnici riguardanti il trasferimento dei terreni dal Demanio Difesa dello Stato (proprietario attuale) al Demanio Trasporti, con l'obiettivo finale di procedere – previa realizzazione di specifici interventi compensativi a favore del Ministero della Difesa – al conglobamento dell'area stessa nell'ambito del sedime dell'aeroporto di Malpensa, attualmente in concessione a SEA.

14.1.3.2 Dimensioni dell'area - Caratteristiche plano-altimetriche

L'area considerata per l'eventuale sviluppo delle nuove strutture cargo presenta una forma pseudo-rettangolare, con il lato maggiore orientato in direzione est-ovest e dimensioni minime di ca. 900 x 700 m, che corrispondono a una superficie complessiva di ca. 63 ha.

La quota del terreno risulta relativamente uniforme (da ca. 206 a ca. 202 m s.l.m.), con pendenza in diminuzione da nord-ovest verso sud-est, confermando sostanzialmente l'andamento plano-altimetrico che caratterizza l'intero aeroporto.



Figura 187 - Ipotesi 3 - schema di lay-out

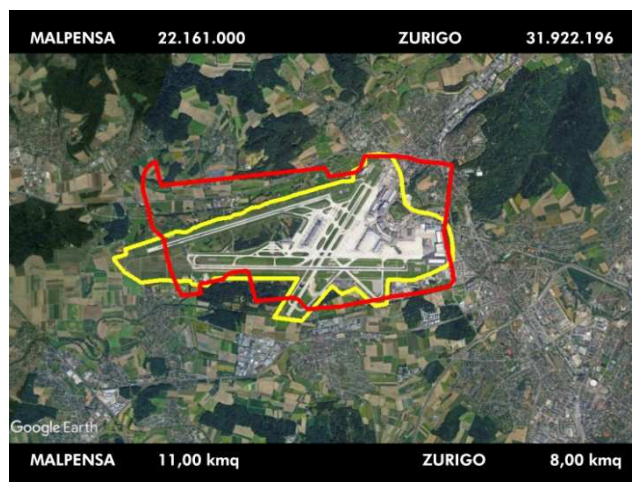
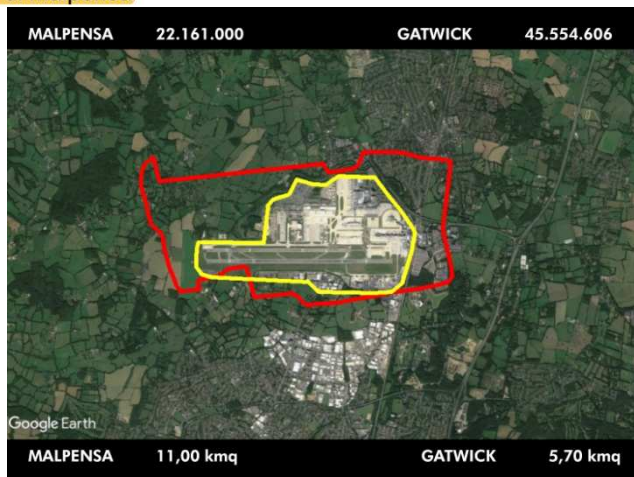
14.1.4 Confronto tra le ipotesi considerate

La seguente tabella riassume e confronta i risultati delle valutazioni effettuate.

Dal confronto appare evidente come la soluzione n. 3 garantisca ottimali livelli di funzionalità operativa e comporti minori problematiche e costi rispetto alle altre due ipotesi esaminate, pertanto il nuovo Masterplan ha considerato la zona a sud del sedime come area in cui prevedere i futuri interventi di potenziamento delle strutture cargo di Malpensa.

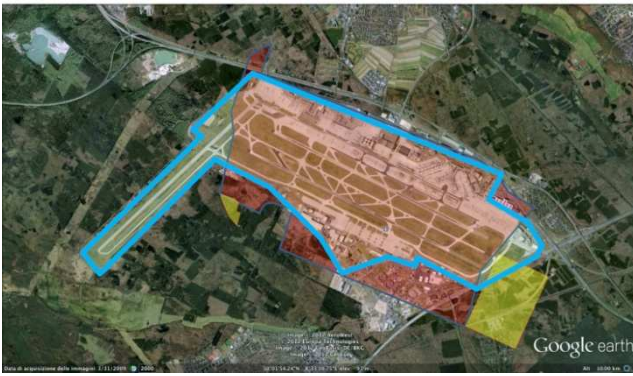
A noi preme comunque sottolineare la totale assoluta inconsistenza della stessa ipotesi di ampliamento, come già dimostrato in precedenza, rispetto alle potenzialità ancora inesprese poiché la capacità della situazione attuale come già descritto nella relazione supera le 900.000 tonn/annue a fronte delle 558.000 tonnellate del 2018.

Anche il confronto con altri aeroporti europei risulta impietoso nei confronti di Malpensa, rispetto alla quantità di suolo occupato:



In rosso il profilo del sedime di Malpensa sovrapposto al giallo del profilo del sedime degli altri aeroporti. In alto il numero dei passeggeri, in basso le dimensioni del sedime aeroportuale.

FRANCOFORTE 56.000.000 pass 2.170.000 ton



HEATHROW 69.000.000 pass 2.170.000 ton



MONACO 38.000.000



ROISSY 61.000.000 pass 2.400.000 ton



In rosso il profilo del sedime di Malpensa sovrapposto al blu del profilo del sedime degli altri aeroporti.
In giallo l'ampliamento del sedime proposto in questo Masterplan
In alto il numero dei passeggeri ed il numero delle tonnellate di merci per singolo aeroporto.

Tornando a parlare della Airport City, troviamo le stesse considerazioni che però non tengono conto della relazione urbanistica, economica, sociale e territoriale dei luoghi in cui si insedia.

14.3 Alternative considerate per lo sviluppo di una "Airport City"

Parallelamente alla definizione degli interventi sulle infrastrutture aeroportuali principali (piste, piazzali, terminal, ecc.), nel panorama nazionale ed internazionale si registra una crescente domanda di spazi *land side* da destinare a funzioni complementari, che ha portato anche per l'aeroporto di Malpensa alla necessità di valutare e prevedere nell'ambito del sedime delle aree destinate a garantire qualità e diversificazione dei servizi offerti all'utenza.

L'aeroporto ha infatti radicalmente modificato nel tempo il proprio ruolo, da semplice infrastruttura di trasporto orientata principalmente alle compagnie aeree ad organismo complesso, sempre più indirizzato ad offrire nuovi servizi ad un'utenza sempre più vasta e talvolta non direttamente correlata alle attività di trasporto aereo.

Gli aeroporti rappresentano oggi un polo di attrazione sinergico fra sviluppo aeroportuale e sviluppo di funzioni a vocazione urbana collegate al trasporto aereo, tanto che le revenues non-aviation hanno progressivamente registrato un incremento della propria dimensione, diventando un elemento chiave per la sostenibilità e la competitività dell'aeroporto.

Conseguentemente, anche all'interno del nuovo Masterplan di Malpensa si è ritenuto opportuno pianificare la realizzazione di una "Airport City" dedicata prevalentemente a funzioni di tipo terziario e ricettivo legate alle necessità proprie dell'aeroporto, per la quale sono state prese in considerazione alcune ipotesi di possibile localizzazione sia in aree interne agli attuali confini del sedime, sia in aree esterne limitrofe all'aeroporto.

All'interno del perimetro aeroportuale attuale sono presenti due aree libere che meritano di essere considerate per la valutazione di eventuali interventi di sviluppo di funzioni complementari a quelle del trasporto aereo:

- 1) l'area a sud del terminal T1 e ad ovest rispetto alla Cargo City;
- 2) l'area ad ovest del terminal T1, in corrispondenza dell'attuale parcheggio "P3".

Una terza area analizzata per il possibile insediamento delle suddette attività risulta invece ubicata al di fuori del sedime aeroportuale e si colloca in corrispondenza della frazione di Case Nuove, a nord rispetto al Terminal 1 e all'hangar manutenzione aeromobili, in una zona di territorio che sembra "incunearsi" entro l'attuale perimetro dell'aeroporto.

Ad esempio non si tengono in alcuna considerazione le ipotesi formulate nel PGT di Somma Lombardo per la frazione di Case Nuove, adiacente all'aeroporto, il cui sviluppo è previsto con le stesse funzioni che si prevedono per Airport City, e per la quale (la frazione di Case Nuove), è stato concepito uno specifico strumento attuativo.

Va anche ricordato che, nel tempo, sulla frazione di Case Nuove, sono stati investiti svariati Miliardi di lire per la delocalizzazione prevista nelle mitigazioni e compensazioni ambientali del Decreto D'Alema del 1999, che prevedeva anche che i terreni acquisiti avrebbero dovuto essere rimessi nel mercato per la ricerca di fondi da utilizzare per altre mitigazioni e compensazioni ambientali da distribuire sul territorio stesso.

L'intervento qui previsto va a mettersi in diretta concorrenza con le azioni che lo stesso Stato aveva previsto per l'area di Case Nuove, che qui, evidentemente non conoscendo il tema, è invece stata presa addirittura in considerazione come una delle possibili aree ove insediare Airport City.

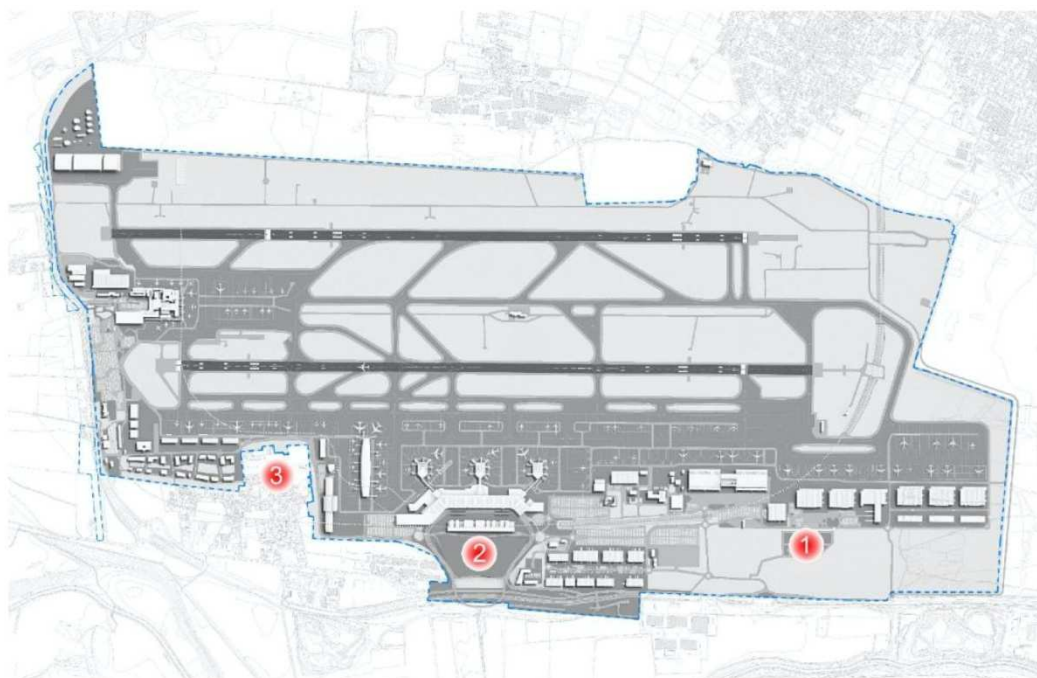


Figura 204 - Possibili alternative di sviluppo per l'Airport City

Queste tre aree presentano tutte una forma abbastanza regolare che però si estende secondo direttrici differenti: le prime due aree si sviluppano secondo una direzione nord-sud, mentre la terza area presenta un orientamento prevalente in direzione est-ovest.

La valutazione delle differenti ipotesi di sviluppo è stata fatta sulla base di alcuni key factors quali:

- prossimità dell'area rispetto al terminal passeggeri;
- intermodalità e grado di accessibilità;
- impatto sull'ambiente prodotto dalla realizzazione dell'intervento;
- fattibilità dell'intervento (disponibilità delle aree, tempi e costi di realizzazione, ecc.).

Per la posizione 1 si fanno le seguenti considerazioni:

Nonostante la disponibilità di una vasta area da destinare all'eventuale realizzazione della nuova "Airport City", la soluzione in esame presenta molte criticità da un punto di vista ambientale e funzionale.

Trattandosi di un'area boschiva, sarebbero necessari prima di tutto degli interventi di riduzione delle attuali aree verdi (con i correlati interventi compensativi in altre aree) e successivamente andrebbero condotti interventi di scavo e di bonifica dell'area, con conseguente rischio di un prolungamento dei tempi realizzativi e di un incremento dei costi.



Figura 206 - Ipotesi 1 – schema di lay-out

Incidentalmente si segnala che la vicinanza dell'area in esame alla Cargo City e, più in generale, a strutture destinate alla logistica ed al servizio del trasporto merci (insediamenti essenzialmente costituiti da fabbricati di tipo industriale e caratterizzati da un traffico di mezzi pesanti) potrebbe compromettere la qualità estetica ed architettonica del nuovo insediamento e, conseguentemente, diminuire il grado di attrattività e il valore delle opere in esso realizzate.

Si fanno affermazioni in cui traspare che la "qualità estetica ed architettonica" potrebbe essere "compromessa" dalla vicinanza di edifici industriali di cui sembra quindi essere ammessa una scarsa "qualità estetica ed architettonica".

Tuttavia, il tema di maggior rilievo correlato all'eventuale scelta della soluzione in esame è legato al fatto che essa interesserebbe l'unica area del sedime in grado di garantire eventuali futuri sviluppi delle infrastrutture di volo, secondo uno schema già analizzato in passato ed ancor oggi valido, anche se non incluso nell'ambito del nuovo Masterplan aeroportuale, perché non necessario a fronteggiare le previsioni di crescita del traffico sviluppate per il periodo di riferimento considerato.

La posizione "strategica" di quest'area per questo eventuale futuro potenziamento delle infrastrutture air side, data la sua prossimità con i piazzali aeromobili e con le altre strutture aeroportuali esistenti, suggerisce quindi di continuare a mantenere libera l'area in esame da qualsiasi insediamento di carattere permanente.

Ma in realtà anche qui traspare l'idea che non si vogliono utilizzare quelle aree unicamente in funzione della possibilità di realizzare una terza pista in cui però, questi edifici sarebbero posti proprio in testata.

Nella seconda ipotesi si parla chiaramente di posizionamenti “compatibili anche nell’ipotesi di una futura eventuale realizzazione della terza pista di volo nell’area posta più a sud”: questa eventualità non viene sottoposta alla procedura di VIA, ma è sottintesa in molti passaggi di questa relazione, al punto da individuare nuove aree di ampliamento del sedime anche se non vengono utilizzate.

Anche in questo secondo scenario gli edifici ricadrebbero al di fuori delle “zone di rischio” correlabili alla situazione attuale (esistenti piste di volo) e risultano compatibili anche nell’ipotesi di una futura eventuale realizzazione della terza pista di volo nell’area posta più a sud. Analogamente le superfici

Altro fattore chiave a favore della presente alternativa di sviluppo è rappresentato dalla notevole vicinanza del Terminal 1, che consente la creazione di un polo sinergico fra sviluppo aeroportuale e sviluppo di funzioni a vocazione urbana collegate al trasporto aereo, tanto da consentire di immaginare un sistema pienamente organico ed inserito nel contesto territoriale, in linea con gli esempi di “airport cities” già realizzati in altri contesti europei.

Si ripropone ancora la questione della “vocazione urbana” di tale intervento, senza che vi sia una analisi sull’impatto urbano, appunto, dell’intervento stesso, come già descritto in precedenza.

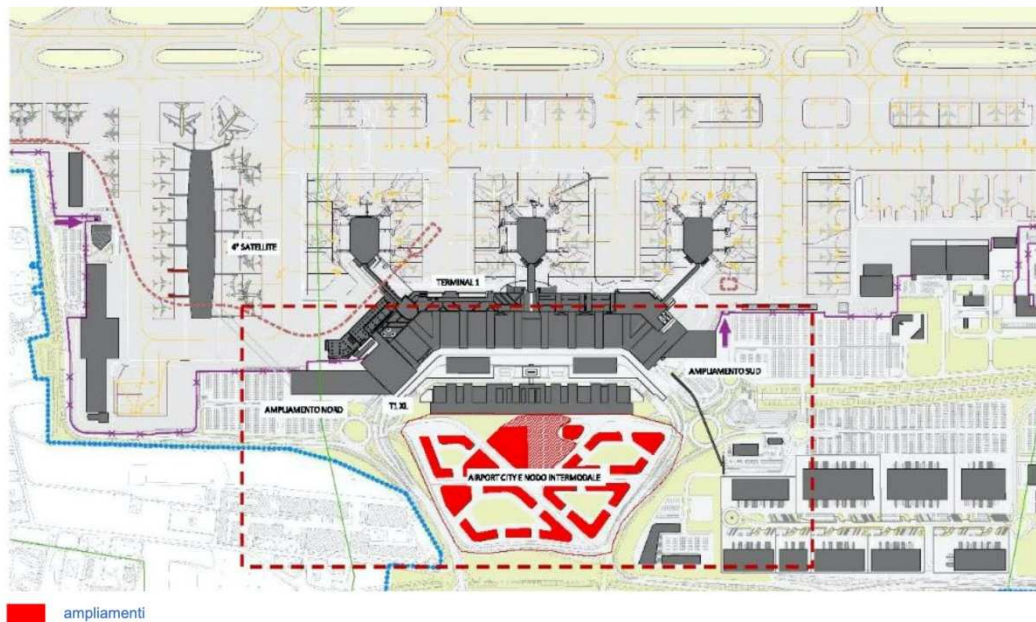


Figura 208 - Ipotesi 2 – schema di lay-out

La soluzione in esame garantirebbe al contempo qualità architettonica al progetto e all’aeroporto stesso, configurandosi come il nuovo fronte land-side del terminal, e permetterebbe di consolidare il ruolo dell’aeroporto di Malpensa nel panorama nazionale ed europeo, assicurando standard qualitativi in linea con i benchmark internazionali.

Ovviamente la “qualità architettonica” di qualunque intervento, come sa qualunque architetto, è indipendente dal luogo in cui si situa e anzi, con Gregotti, si definisce attraverso il suo rapporto con il contesto.

Al fine di ridurre l’impatto dell’intervento sulla funzionalità dell’intero sistema, le opere potranno eventualmente essere realizzate per fasi successive, in modo che ciascun lotto risulti autonomo da un punto di vista funzionale e venga realizzato solo a fronte di effettive richieste espresse dal mercato.

La terza ipotesi è quella che viene avanzata forse con l'unico scopo di poter poi affermare che è impraticabile. Tuttavia anche in questi passaggi non si sottolinea che la frazione è oggetto di un Piano Particolareggiato, le cui finalità delle destinazioni d'uso, appaiono identiche a quelle che si vogliono insediare all'interno del sedime aeroportuale e che occupano, a grandi linee, le stesse dimensioni.

14.3.3 Ipotesi 3 – Area a nord del Terminal 1 (Case Nuove)

Questo terzo scenario analizza un'area esterna al sedime aeroportuale, che ricade nel territorio del Comune di Somma Lombardo, in frazione "Case Nuove". In questo caso i fabbricati verrebbero realizzati nella "zona di rischio" D.

Questa porzione di territorio risulta costituita da un mosaico di aree con diversa destinazione d'uso, che sono state in parte soggette in passato a processi di delocalizzazione, ma che includono anche alcune funzioni tuttora attive e che rivestono un certo rilievo economico e sociale. In particolare, nell'area in esame sono presenti una quarantina di edifici ad uso abitativo, alcune strutture ricettive (2 hotel e 1 B&B), una decina di capannoni utilizzati come parcheggi/autorimesse, un edificio ad uso scolastico, un capannone per attività logistica.

Si segnala inoltre la presenza del cimitero a ridosso dell'attuale perimetro aeroportuale e di alcune aree pavimentate utilizzate come parcheggi auto. **Non sono invece presenti aree boscate di particolare estensione e/o altre zone di pregio ambientale.**



Figura 209 - Ipotesi 3 – ubicazione dell'intervento

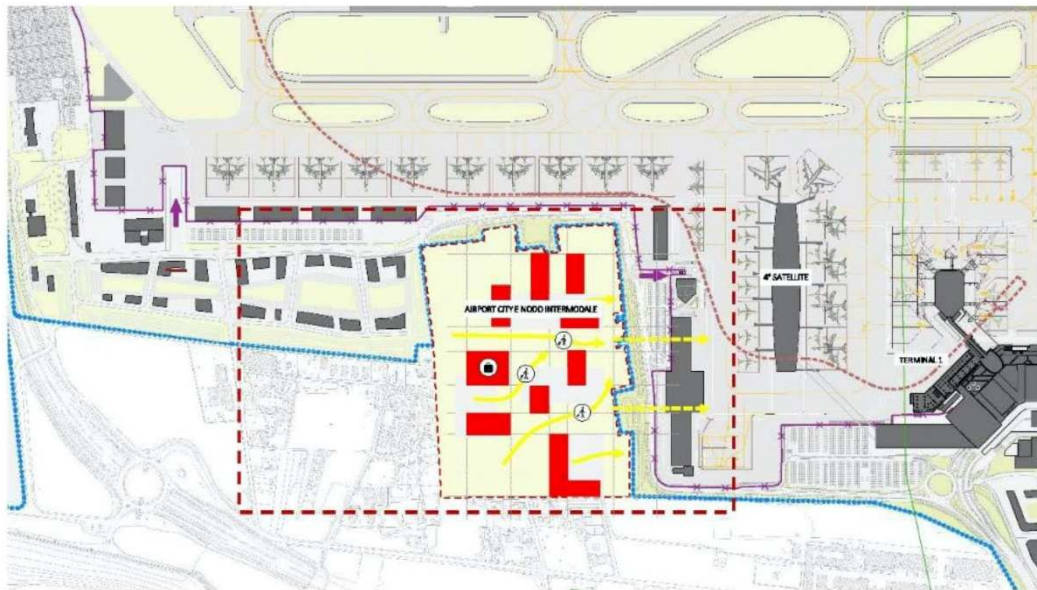


Figura 210 - Ipotesi 3 – schema di lay-out

Ovviamente, nei confronti tra le 3 soluzioni, appare praticabile solo la numero 2. Infatti la terza è una opzione “oziosa” che ovviamente conduce al suo accantonamento e la prima inficia un progetto che permea totalmente questo Masterplan, pur non essendo presente, che è la presenza della terza pista di cui non si chiede qui l’autorizzazione ma che comporta un uso del territorio, un consumo di suolo, un aumento del sedime aeroportuale che non avrebbe altrimenti nessuna giustificazione

A prescindere dunque dalle analisi fatte sulla questione Airport City, crediamo non sia approvabile un Piano che non prevede un elemento di progetto così importante come la terza pista, ma che si conforma anche attraverso la sua possibile futura e non approvata presenza, al punto da aumentare l’occupazione del suolo ed aumentare del tutto inutilmente il sedime aeroportuale: crediamo che anche per questo motivo sia impensabile assumere un provvedimento positivo rispetto all’emanazione della Valutazione di Impatto Ambientale, perché vi sono elementi di inutile consumo di suolo in funzione di un progetto che non viene qui presentato.

Nel capitolo 15, si ribadisce quanto asserito in precedenza sul “progetto fantasma” che permea questo Masterplan:

15 DEFINIZIONE DEL LAY-OUT DI RIFERIMENTO (ZONIZZAZIONE DELL'AEROPORTO)

Le “macro-destinazioni d'uso” individuate dal Masterplan riguardano:

- aree destinate alle infrastrutture air-side,
- aree destinate ai terminal passeggeri,
- aree destinate all'attività cargo,
- aree destinate ai sistemi di accesso e ai parcheggi auto,
- aree destinate ad altre funzioni tecniche e di supporto all'attività aeroportuale,

a queste funzioni principali si aggiungono alcune porzioni di terreno interne al sedime che, per la loro posizione e conformazione o per specifiche scelte strategiche, continueranno a rimanere anche in futuro sostanzialmente inutilizzate.

Resteranno interne al sedime aree inutilizzate, mentre se ne occuperanno altre esterne al sedime stesso.

Ribadiamo che **non è possibile approvare un progetto che prevede un ampliamento del sedime**, una occupazione di nuove aree libere, oggi di pregiata brughiera, **sapendo che ci sono aree libere interne che rimarranno inutilizzate**: lo spreco di territorio appare troppo evidente, a meno che non si voglia sottendere che con **questa VIA si approvi anche una “intenzione futura”**, mai messa in campo e sottoposta a VIA in questo documento.

Non è possibile approvare con una VIA un progetto che prevede consumo di nuovo suolo esterno al sedime quando si ammette e si mette in evidenza l'esistenza di aree libere all'interno del sedime.

Si segnala infine che, nella parte sud-ovest dell'aeroporto, una porzione di ca. 50 ha della zona che era genericamente destinata dal Piano Regolatore del 1985 ad “aree per servizi tecnici di supporto ed integrativi dell'attività aeroportuale” viene invece indicata dal nuovo Masterplan come “area di salvaguardia per eventuali sviluppi infrastrutturali futuri”.

Tale zona infatti in prospettiva (sicuramente dopo il 2035), potrebbe risultare necessaria per l'eventuale realizzazione della terza pista di volo e delle infrastrutture ad essa correlate (vie di rullaggio, sistemi di assistenza al volo, ecc.) e quindi nel periodo di validità del presente Masterplan rimarrà inutilizzata o – al più – se ne prevede un parziale utilizzo per funzioni di carattere temporaneo (ad esempio: deposito di materiali di costruzione, strutture di cantiere necessarie per la realizzazione delle opere interne al sedime, parcheggi “a raso”, ecc.).

Non è possibile dare parere favorevole ad un progetto che, scientemente, dichiara di occupare nuovi spazi liberi all'esterno e di lasciarne altrettanti liberi all'interno per una futura necessità.

La Valutazione è interna alla sede di QUESTO progetto e non di possibili azioni future.

Nel capitolo 16 si fa la descrizione dei principali interventi:

16 DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI INTERVENTI PREVISTI DAL NUOVO MASTER PLAN

Noi prenderemo in considerazione quelli che riteniamo sostanziali nel rapporto con il territorio, tali da inficiarne la possibilità di avere un parere positivo in sede di procedura di VIA.

Sulla questione "airport city" ci siamo già soffermati e non possiamo che ribadire le nostre perplessità sugli aspetti che riguardano le interferenze con le pianificazioni e gli strumenti urbanistici degli enti locali.

Una considerazione particolare riguarda la crescente domanda di spazi "land side" da destinare a funzioni complementari, che ha portato a proporre nel nuovo Masterplan la realizzazione di una "Airport City" in linea con gli standard offerti nei principali aeroporti internazionali.

L'aeroporto stesso ha infatti radicalmente modificato nel tempo il proprio ruolo, da semplice infrastruttura di trasporto orientata esclusivamente ai passeggeri e alle compagnie aeree, ad organismo complesso, sempre più indirizzato a garantire qualità e diversificazione dei servizi offerti all'utenza.

Gli aeroporti rappresentano oggi un polo di attrazione sinergico fra sviluppo di funzioni direttamente correlate al traffico aereo e sviluppo di funzioni a vocazione urbana collegate al trasporto aereo, tanto che gli introiti "non-aviation" hanno progressivamente registrato un incremento della propria dimensione, diventando un elemento chiave per la sostenibilità e la competitività dell'aeroporto stesso.

Le affermazioni contenute qui di seguito, nella descrizione delle destinazioni, sono pressoché identiche a quelle di molti Piani Regolatori e Piani di Governo del Territorio, ed in particolare, nel nostro caso, del Piano Particolareggiato previsto per Case Nuove che ovviamente, per motivi di carico urbanistico, rischia di non essere più realizzato.

In ogni caso risulta **impensabile destinare due aree simili per dimensioni e destinazioni d'uso, l'una accanto all'altra, con le stesse funzioni.**

L'una presente in questo Piano, presentato solo oggi, che, attraverso una VIA potrebbe fin dall'inizio del prossimo anno essere attiva con insediamenti che non avrebbero obbligo di pagare oneri di urbanizzazione o tasse comunali, l'altra, prevista da anni, che ha dovuto scontare l'approvazione attraverso uno strumento urbanistico approvato con VAS, i cui insediamenti saranno sottoposti ad ulteriori progetti sottoposti a Valutazioni Ambientali, pagamenti di oneri e successivamente soggetti al pagamento di tasse locali e sovra comunali.

16.8 Airport City e altre aree di sviluppo terziario

L'Airport City potrà quindi offrire nuovi servizi ai passeggeri, ma anche attrarre aziende innovative e globalizzate ad alto valore aggiunto chiamate a competere su scala internazionale, che vedono nell'aeroporto un'opportunità e favoriscono nel medesimo tempo lo sviluppo dell'aeroporto stesso.

Tale processo è coerente con quanto avviene nella maggiore parte dei grandi aeroporti mondiali ed in particolare in Europa. La realizzazione di progetti real estate, in ambito land-side, asserviti allo sviluppo aeroportuale, rappresenta quindi una importante leva competitiva che, qualora non opportunamente pianificata, potrebbe penalizzare l'aeroporto Malpensa rispetto ai propri competitors.

L'area su cui verrà realizzata l'Airport City ha una superficie complessiva in pianta di circa 110.000 m². Le principali funzioni che si ritiene di poter insediare all'interno di quest'area sono:

- **Smart Mobility Area:** nell'area prossima al Terminal 1 è stata prevista la realizzazione di un edificio destinato a funzioni pubbliche legate alla mobilità sostenibile, la cui superficie lorda complessiva è pari a ca. 10.000 m², disposti su due livelli, per una volumetria complessiva di ca. 40.000 m³.
- **Office Park, Hotel & Services:** il complesso prevede la realizzazione di edifici destinati a funzioni prevalentemente terziarie, ricettive, e di servizio correlate al trasporto aereo per un totale di ca. 85.000 m² di superficie lorda e con una volumetria complessiva pari a ca. 391.000 m³. In questa zona risulterà pertanto prevedibile la realizzazione di nuovi hotel che integrino l'offerta attualmente presente in aeroporto ed ormai prossima alla saturazione e la realizzazione di palazzine uffici che si svilupperanno in particolar modo nelle aree più prossime al Terminal 1, mentre nella zona più ad ovest viene previsto solo l'insediamento di eventuali funzioni di servizio e di supporto con limitata presenza di operatori e visitatori. Si esclude invece totalmente, nell'ambito della nuova Airport City, la possibilità di realizzare insediamenti "sensibili" o ad alto carico antropico (scuole, centri commerciali, centri congressi, strutture sportive o per spettacoli che possano attirare volumi significativi di pubblico, ecc.).

Asserire che l'insediamento non prevede "di realizzare insediamenti "sensibili" o ad alto rischio antropico" non vuol dire altro che affermare di sottostare alle norme che regolano gli insediamenti all'interno delle varie zone delle curve isofoniche, cioè rispondere semplicemente alle norme di legge previste per qualunque altra parte del territorio al di sotto di quelle aree.

Ovviamente questo significa pure che potranno essere previsti anche insediamenti commerciali, purché non definibili come "centri commerciali".

Tutte quelle funzioni sono pure quelle previste nella frazione di Case Nuove e quindi entrano in diretta concorrenza con essa.

Naturalmente **noi contestiamo che non si sia fatto cenno alcuno nella analisi territoriale della presenza di questo Piano Particolareggiato** che, se fosse invece stato indicato, avrebbe potuto cambiare la possibilità di insediare tali funzioni all'interno del sedime o, per assurdo, al contrario, dover costringere l'Amministrazione Comunale di Somma Lombardo a modificare il suo PGT.

Tutti gli edifici previsti in quest'area presentano un'altezza massima pari a circa 17 m, sviluppandosi al massimo su quattro piani fuori terra.

Va sottolineato che i dati relativi a superfici e volumetrie indicati nella presente scheda sono da intendersi di massima e verranno realizzati nel caso in cui si raggiungesse in fase finale la configurazione completa prevista per l'Airport City, tenendo conto dell'effettiva domanda che potrà pervenire dal mercato durante l'intero periodo di riferimento considerato dal Masterplan. **Inoltre, garantendo il rispetto delle superfici e dei volumi complessivi sopra indicati, potrebbe nella realtà risultare necessaria una differente distribuzione tra le diverse funzioni degli spazi disponibili, qualora in futuro dovessero manifestarsi esigenze o richieste ad oggi non prevedibili.**

In questo passaggio prende forma l'ipotesi della totale libertà di modifica delle destinazioni d'uso in funzione delle richieste di mercato: anche questo elemento entra in contrasto con l'attuazione degli strumenti urbanistici applicabili al di fuori del sedime aeroportuale.

- Parcheggi: sono previsti parcheggi a raso distribuiti all'interno dei diversi comparti dell'Airport City e a servizio degli addetti per una superficie complessiva pari a circa 25.000 m². E' inoltre previsto un parcheggio ad un livello interrato avente una superficie complessiva di circa 70.000 m², che potrà essere destinato – in base alle effettive necessità espresse dal mercato – o dagli operatori dell'Airport City o dai passeggeri che utilizzano il Terminal 1.

Anche questo passaggio sembra entrare in contraddizione con quanto descritto precedentemente sull'uso dei parcheggi, quando veniva indicato in 1.100 il numero massimo dei parcheggi utilizzabili a servizio di Airport City

Riassumendo per ciascuna soglia temporale il valore dei posti auto disponibili e del fabbisogno suddivisi tra T1 e T2 si avrà:

	PARCHEGGI PAX			
	T1		T2	
	Offerta	Fabbisogno	Offerta	Fabbisogno
2025	9.448	8.462	6.317	4.749
2030	9.667	8.986	6.334	5.681
2035	9.597	9.485	6.334	5.817

I posti auto per i passeggeri offerti al Terminal 1, a partire dal 2030, comprendono anche i parcheggi che verranno realizzati al livello interrato in corrispondenza dell'Airport City (area antistante l'aerostazione attualmente occupata dal parcheggio P3). In particolare, la quota di posti auto destinati ai passeggeri è pari a circa 1.200 stalli, mentre la rimanente quota di circa 1.100 posti auto è stata invece ipotizzata a servizio degli utenti dell'Airport City.

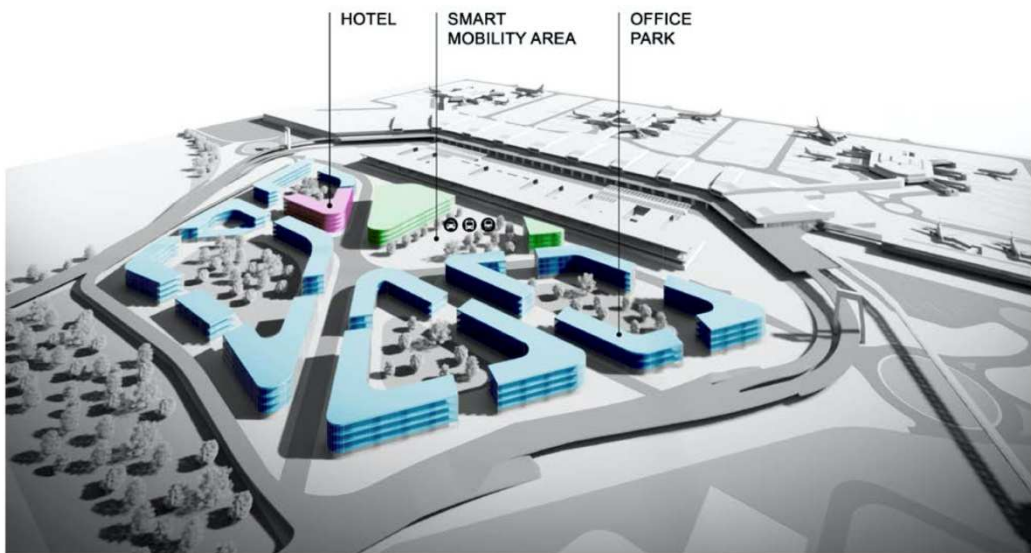


Figura 249 – Schema funzionale della nuova Airport City

Una ulteriore minore osservazione va fatta sulla ipotesi di realizzare un **“dog resort” a 600 metri dalla testata** di una delle due piste, cosa quantomeno “inconsueta” e probabilmente dannosa per gli animali

I nuovi fabbricati previsti nella zona nord-ovest del sedime si caratterizzano per due tipologie funzionali principali: alcuni di questi ospiteranno uffici e altre attività di coordinamento, altri sono destinati alla ricollocazione di funzioni attualmente ospitate in edifici che devono essere demoliti per attuare le proposte del Masterplan (ad esempio i servizi di catering), mentre nel punto più a nord dell'area in esame sarà collocato un **innovativo “dog resort”** ^{a 600 metri dalla testata della pista} e sono previsti anche un ampliamento dell'edificio che contiene i simulatori di volo della società Ansett e la conservazione degli alloggi per le Forze di Polizia presenti in aeroporto.



Figura 251 – Planimetria area nord ovest – Nuovi edifici di supporto e uffici



Figura 252 – Vista nuovi edifici di supporto e uffici area nord ovest

Il cosiddetto “dog resort” evidenziato nel cerchio rosso.

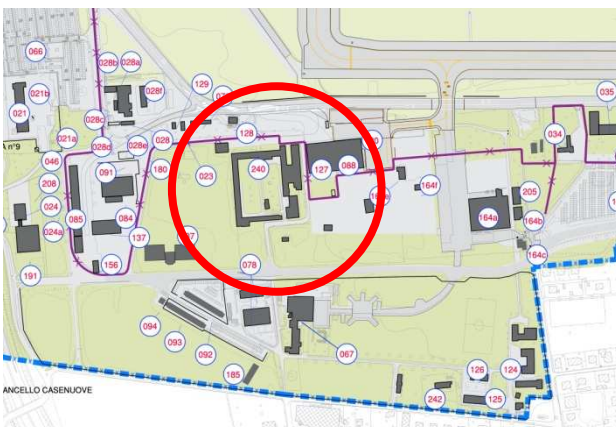
Tutti gli edifici di questa planimetria dovranno comunque rispondere a questi criteri:

- **devono garantirsi standard di isolamento acustico tipici degli edifici ad uso ufficio, a fronte di una situazione di clima acustico esterno particolare, sia per intensità del rumore che per tipo di frequenze spettrali, al di fuori del normale campo sonoro di un intorno urbano e suburbano;**

E quindi possiamo immaginare che anche il “dog resort” dovrà dotarsi di queste tecnologie con due possibili scelte per i poveri animali: rimanere al chiuso delle costruzioni o vivere all’aperto esattamente sotto le linee di decollo un momento dopo lo stacco da terra dei veivoli.

Più importante è invece la sottaciuta scomparsa della “Cascina Malpensa” che ha dato il nome all’aeroporto.

È un edificio costruito nel 1796, adibito a cascina, con una grande corte interna, ancora oggi all’interno del sedime aeroportuale.



La sua totale demolizione è un elemento drammatico per la storia dello stesso aeroporto e del territorio.

Il capitolo sugli aspetti architettonici degli edifici va preso ad esempio per comprendere meglio la storia delle autorizzazioni paesaggistiche che sono state rilasciate nel tempo permettendo gli insediamenti che vediamo oggi.

17 ASPETTI ARCHITETTONICI DEI NUOVI EDIFICI



Figura 259 – immagine del curb partenze del Terminal 1

Pur risultando sostanzialmente adeguata dal punto di vista funzionale, l'area in esame presenta attualmente un carattere disomogeneo da un punto di vista architettonico, soprattutto per quanto riguarda l'area fronte terminal attualmente occupata dal parcheggio a raso (P3), e nella qualità di parte degli spazi pubblici fruiti dai passeggeri che arrivano presso l'aeroporto o che sono in attesa di servizio navetta di collegamento con il Terminal 2, taxi, etc.

L'area di cui si tratta in questo passaggio è stata definita non più di venti anni fa, e **la costruzione dell'albergo che, di fatto, impedisce l'unica vista piacevole all'ingresso del terminal 1, e cioè lo sguardo verso la catena delle Alpi ed in particolare la maestosità del Monte Rosa**, è stata autorizzata una decina di anni fa.

Con quella costruzione **si è tolta al viaggiatore in arrivo o in partenza a Malpensa, la possibilità di spingere il suo sguardo verso il territorio che ospita l'aeroporto, il parco del Ticino che ha come quinta la meravigliosa catena delle Alpi.**

Oggi si parla di questa area asserendo che presenta "un carattere disomogeneo dal punto di vista architettonico", per cui varrebbe la pena chiedersi chi, a suo tempo, ha voluto, progettato e autorizzato tali progetti dal punto di vista ambientale.

Anche l'area "land side", oggetto di diverse ristrutturazioni e nuove costruzioni negli ultimi 15 anni, viene valutata dallo stesso proponente questo Masterplan, in termini decisamente negativi:

17.3.1 Area "land side" del Terminal 2

Anche nella zona nord del sedime, in corrispondenza del Terminal 2, l'area "land-side" è costituita dal sistema viario di accesso all'aeroporto, dalle facciate dell'aerostazione arrivi e partenze e dal sistema dei parcheggi auto.

La configurazione di questa zona dell'aeroporto denota una bassa qualità complessiva, legata allo sviluppo "disordinato" delle aree terminali attuato nel corso degli anni per fronteggiare le sempre nuove esigenze di gestione del traffico.

Quest'area, oltre a presentare caratteristiche estetiche di modesto livello, non risulta adeguata dal punto di vista funzionale, in particolare per quanto riguarda l'organizzazione degli spazi esterni

Si definisce l'area con "caratteristiche estetiche di modesto livello". Ci si chiede dunque, anche in questo caso, chi sia stato il progettista e chi abbia rilasciato le autorizzazioni paesaggistiche relative ai progetti presentati.

Sui vincoli aeroportuali è l'estensore stesso a ricordarci che questi gravano su 82 comuni dell'intorno aeroportuale.

19 VINCOLI AEROPORTUALI

I comuni interessati dalla proiezione delle superfici di delimitazione ostacoli relative all'aeroporto di Malpensa sono in totale 82, distribuiti sul territorio di quattro diverse Province (Varese, Novara, Milano e, marginalmente, Como).

19.3 Piani di rischio e zone di tutela

L'art. 707 del Codice della Navigazione prevede la definizione per ogni aeroporto di specifiche zone soggette a limitazioni che si estendono sul territorio limitrofo al sedime e che individuano le aree da sottoporre a tutela, al fine di ridurre i livelli di rischio che il territorio e le attività di volo possono reciprocamente generare.

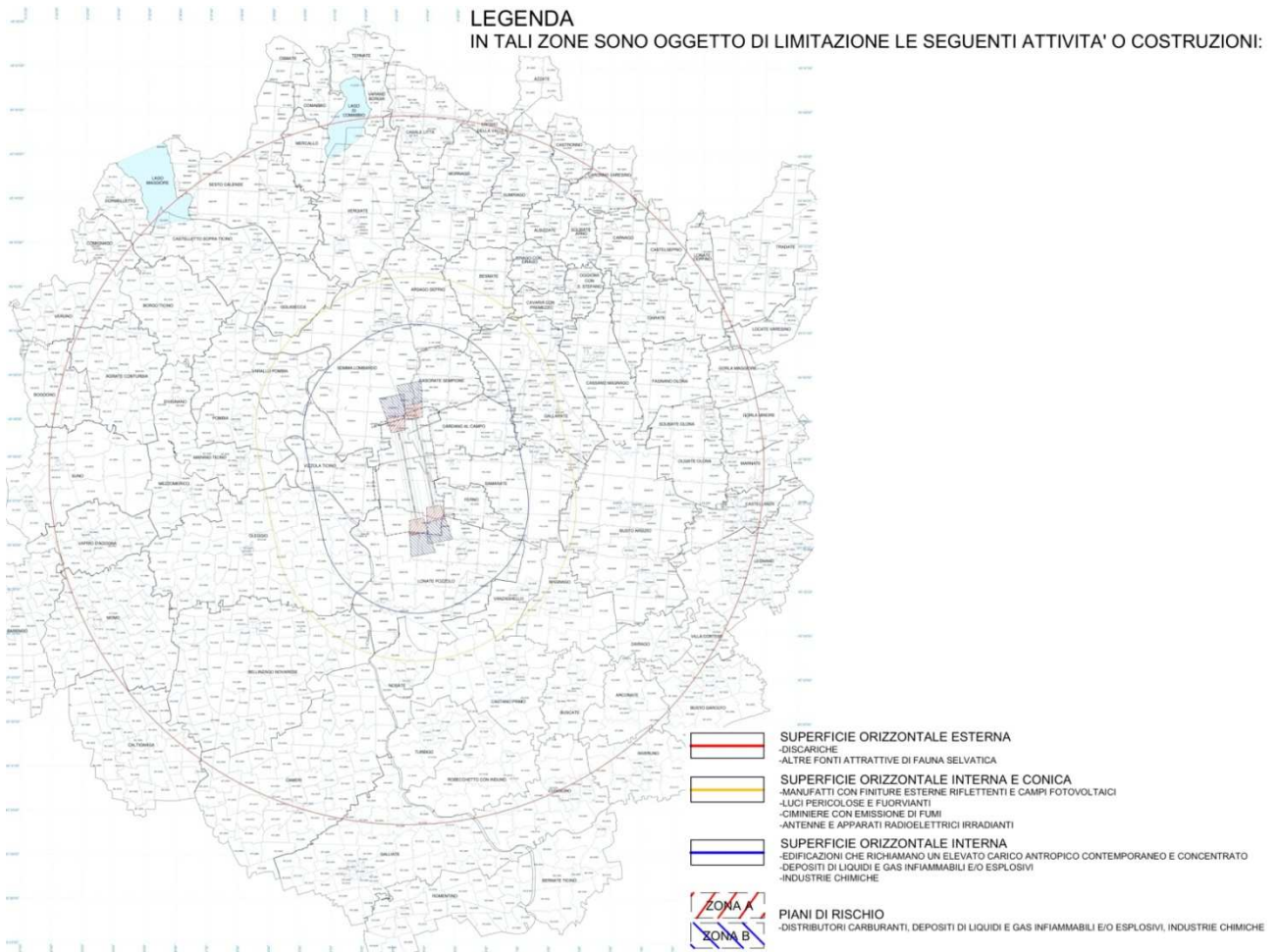
I "piani di rischio", che vengono redatti dai Comuni e da questi ultimi adottati una volta acquisito il parere favorevole dell'ENAC, costituiscono degli strumenti di vincolo per il territorio che superano le norme contenute nella legge 58/63 ed integrano i riferimenti per la delimitazione degli ostacoli stabiliti dall'ICAO.

Come espressamente indicato da ENAC al cap. 9 del "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti", le limitazioni derivanti dall'attuazione dei "piani di rischio" si applicano alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto e sono finalizzate a tutelare il territorio dalle conseguenze di un eventuale incidente.

In relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici, il citato Regolamento individua quattro diverse zone di tutela in funzione della posizione rispetto alle piste di volo, che si estendono fino a 3 km oltre le testate pista e fino a 1 km ai lati delle piste stesse; in tali zone si applicano differenti livelli di restrizione in termini di contenimento del carico antropico e delle attività compatibili, secondo il seguente schema:

- zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico e non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali; possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone;
- zona di tutela B: possono essere previste una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone;
- zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.
- zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.

Non è dunque da sottovalutare la questione urbanistica nei territori dei diversi comuni, che viene fortemente coinvolta dalla presenza di un aeroporto, fino a vederne inficiata la **capacità di scelta di sviluppo territoriale**, impedendolo, in qualche caso, sia per funzioni che per zonizzazioni.



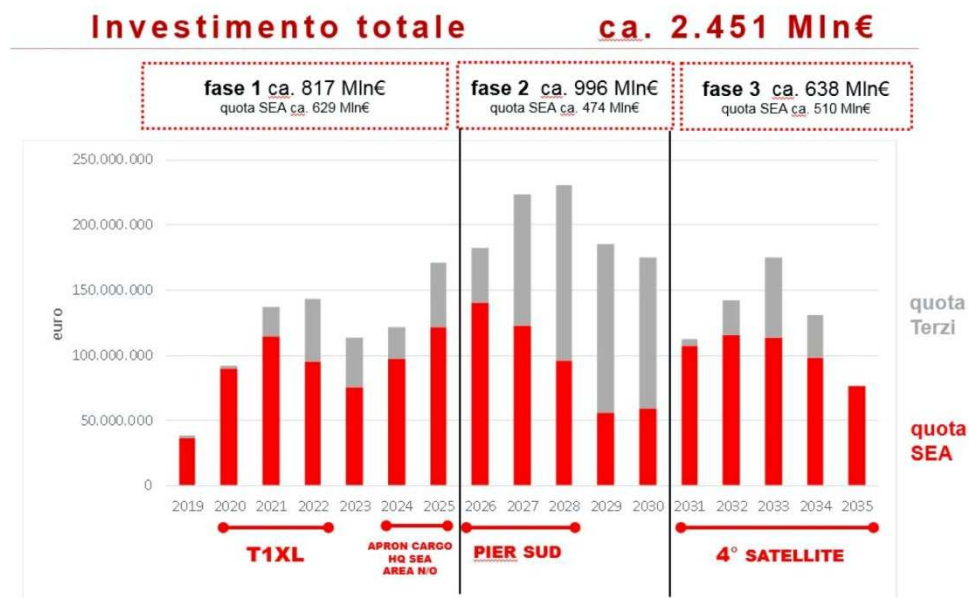
Carta dei vincoli



Carta degli ostacoli

Nella tavola a pag 516, troviamo il riepilogo degli investimenti previsti:

	FASE 1 2019-2025	FASE 2 2026-2030	FASE 3 2031-2035	TOTALE	
Terminal passeggeri	246.100	130.200	359.900	736.200	
Edifici vari	158.800	509.700	116.600	785.100	
Infrastrutture air-side	91.000	140.400	33.100	264.500	
Area cargo e servizi correlati	143.300	118.100	36.000	297.400	
Viabilità e parcheggi	56.550	23.200	22.500	102.250	
Reti e impianti	37.600	13.800	13.200	64.600	
Demolizioni / urbanizzazioni	13.000	8.418	3.722	25.140	
Innovazione tecnol. / automazione / ICT	50.500	37.500	37.500	125.500	
Sostenibilità ambientale e accessibilità	20.000	15.000	15.000	50.000	
TOTALE	816.850	996.318	637.522	2.450.690	
<i>quota SEA</i>	<i>628.750</i>	<i>473.618</i>	<i>510.422</i>	<i>1.612.790</i>	66%
<i>quota Terzi</i>	<i>188.100</i>	<i>522.700</i>	<i>127.100</i>	<i>837.900</i>	34%



Concludiamo queste nostre osservazioni con questa tavola per significare che **una spesa così enorme deve essere consapevolmente assunta solo in funzione di reali dati di sviluppo**, e non di ipotesi già crollate prima ancora della sua approvazione con, ad esempio, la situazione economica venutasi a creare con la pandemia covid.

CONCLUSIONI

Per i motivi sopra descritti che vengono di seguito riassunti in 7 punti:

1. per quanto riguarda le previsioni di traffico:

- previsioni totalmente disattese dalla situazione pandemica del 2020 per cui IATA ha previsto il recupero dei numeri pre-covid non prima del 2024
- presa in carico dei dati di analisi dei soli anni 2012-2018, gli unici di forte crescita dalla data di apertura del nuovo aeroporto nel 1998, e non di un arco temporale paragonabile a quello che si pretende di definire per il futuro (2019-2035), dato questo che falsa tutte le linee di crescita dei prossimi anni
- mancanza assoluta di considerazione di tutti i progetti nazionali ed internazionali (TEN-T) di trasporto merci e passeggeri su linee ad alta capacità e ad alta velocità, che attirerebbero passeggeri e merci spostandoli dalla modalità volo a quella su treni: tale mancanza di analisi rende tutti i dati di previsione del traffico aereo eccessivamente sovradimensionati
- sovra valutazione del traffico merci che arriverebbe, solo a Malpensa, a saturare quasi completamente quello previsto dal Piano Nazionale dei Trasporti per il 2030
- sottovalutazione del bacino realmente attivo di Malpensa (i cui passeggeri sono per la maggior parte di provenienza "locale" – dalla provincia di Varese o quella di Milano – e che serve principalmente città nazionali od europee) e che quindi non può prevedere aumenti del carico di traffico quali quelli previsti dal Masterplan
- sottovalutazione dello schema "European Aviation in 2040 Challenges of growth, Eurocontrol" in cui si evidenzia l'ampio margine di potenzialità di crescita del sistema italiano degli aeroporti rispetto ad altri paesi ormai vicini alla saturazione

2. per quanto riguarda gli errori nella relazione:

- indicazione di uno strumento di pianificazione quale il Piano d'Area Malpensa scaduto ormai da più di 10 anni e mai ripresentato
- citazione del Programma Regionale di Sviluppo in cui ancora si parla di "hub"

3. precisazioni storiche sullo sviluppo dell'aerostazione

- nessuna indicazione sugli elementi di difformità dall'unico strumento di pianificazione ancora valido: il PRG di Malpensa del 1985
- nessuna indicazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale mai realizzate a fronte degli obblighi previsti nei vari passaggi dal 1985 ad oggi
- nessuna indicazione delle motivazioni che hanno spinto a sfiorare il numero dei movimenti ed il numero dei passeggeri previsti dal PRG di Malpensa del 1985 ad oggi
- nessuna motivazione delle motivazioni che hanno spinto ad utilizzare un'area prevista dal PGR come "aree per servizi tecnici di supporto ed integrativi dell'attività aeroportuale" in area Cargo

4. elementi della progettazione interna

- nessuna indicazione rispetto alla validità di confermare la scelta della possibile realizzazione futura della terza pista, che non andrebbe a coprire esigenze di nuovo traffico, nemmeno di quello previsto ottimisticamente in questo Masterplan, né avrebbe funzioni di mitigazione ambientale per il territorio, perché servirebbe unicamente ad aumentare ulteriormente la capacità di traffico dell'aeroporto
- sottovalutazione delle proprie stesse affermazioni quando si afferma che le strutture attuali, in sostanza, sosterebbero il sistema anche nel futuro
- sottovalutazione della capacità di spingere le aziende dell'area cargo verso una maggiore automazione delle loro attività ai fini del risparmio del consumo di suolo
- sottovalutazione dell'"alternativa zero", che avrebbe ragione di essere presa invece in considerazione vista la sopravvalutazione dei dati di crescita, sia passeggeri che merci
- risibile proposta di insediare un "dog resort" a 600 metri dalla testata della pista
- scandalosa scelta di demolire la "Cascina Malpensa" (che ha dato il nome all'Aeroporto), esistente in quel luogo dal 1796
- incredibili affermazioni rispetto ai sistemi architettonici esistenti e valutati, da chi li ha realizzati negli ultimi 15 anni, con termini decisamente negativi, unicamente per sostenere la volontà di intervenire economicamente su di essi

5. elementi della progettazione delle infrastrutture di accesso

- banalizzazione dell'elenco delle infrastrutture esistenti o di progetto nell'area di riferimento, in quanto sono viste unicamente come fossero a servizio del nuovo traffico generato dall'ampliamento di Malpensa, non tenendo presente la loro specificità e le finalità originali dei loro progetti
- analisi errata di alcuni progetti di potenziamento delle linee ferroviarie che non tengono conto che sono stati messi in campo per risolvere gravi crisi di saturazione già in atto (ad esempio potenziamento linea ferroviaria Rho-Gallarate)
- nessuna presa d'atto dei carichi complessivi delle infrastrutture esistenti e di progetto dell'area dell'intorno aeroportuale, in riferimento ad altre strutture in progetto o in ampliamento nella area di riferimento (commerciali, terziarie, produttive), che potrebbero ulteriormente aggravare il peso dei flussi su tali arterie
- sottovalutazione della crisi derivante dalla saturazione del sistema dei collegamenti modali con l'aeroporto che comunque viene dichiarata nelle analisi presentate
- volontà di spreco del consumo di suolo in riferimento al posizionamento dell'area cargo, visto che viene chiarito che tale scelta deriva dal voler lasciare libero uno spazio interno per i futuri potenziamenti dell'aeroporto attraverso la realizzazione della terza pista: questa scelta di fatto produce la determinazione di occupare inutilmente nuove aree libere esterne al sedime aeroportuale per una scelta futura NON OGGETTO DI VIA.

6. analisi dei dati

- sottovalutazione delle differenze tra i collegamenti ferroviari esistenti in altri aeroporti europei rispetto a quelli esistenti a Malpensa, che determinerebbero le diverse percentuali di modalità di accesso dei passeggeri alle varie aerostazioni, che portano ad eccessive ottimistiche previsioni sull'aumento dei passeggeri in movimento su ferro e, al contrario, a sottovalutare il numero dei parcheggi di cui si potrebbe aver bisogno
- sottovalutazione dei dati di traffico su gomma, sulle varie vie di accesso all'aerostazione, sia perché non si tiene conto dei possibili carichi di altre realtà (ad esempio HUPAC di Busto Arsizio), sia perché le previsioni di potenziamento di tale rete sono ancora tutte aleatorie e demandate ad enti non dipendenti da SEA

7. interferenze con le politiche urbanistiche locali

- scorretta decisione di presentare un progetto "immobiliare" quale risulta essere "Airport City", che si palesa come direttamente concorrente con le possibili scelte urbanistiche del territorio limitrofo (proprio a Case Nuove, frazione di Somma Lombardo adiacente all'Aeroporto, esiste un Piano Particolareggiato redatto dall'Amministrazione Comunale con le stesse dimensioni e le stesse finalità). Per insediare tali attività, le amministrazioni locali hanno dovuto sottoporre i loro strumenti alle VAS e, successivamente, i singoli progetti dovranno essere valutati dal punto di vista paesaggistico, mentre per questo caso si passa, con un progetto che ricomprende anche tutte le altre realizzazioni, unicamente attraverso una VIA. Si tratta di un insediamento di tipo urbano che nulla ha a che fare con le funzioni aeroportuali ed aperto totalmente al pubblico e non solo ai passeggeri, come dichiarato nella stessa relazione, con parcheggi dedicati. Mentre fuori dal sedime si prova a recuperare aree dismesse attraverso l'insediamento di queste funzioni, che però obbligano il privato a pagare Oneri di Urbanizzazione e successivamente le giuste tasse locali, si offre al mercato una soluzione del tutto gratuita, che incide sul sistema urbano delle città adiacenti, ma che non è sottoposto alle regole finanziarie delle amministrazioni locali.
- sottovalutazione delle questioni di politica urbanistica delle Amministrazioni Locali e delle capacità di sviluppo del territorio dettate dai vincoli aeroportuali che, normalmente, si presentano con la stessa esistenza della infrastruttura
- nessun riferimento ai disastri progetti di mitigazione e compensazione ambientale che erano stati previsti nei vari strumenti che si sono adottati dal 1985 ad oggi

Per tutti i motivi qui sopra esposti e meglio precisati in tutto questo documento, si chiede di esprimere un PARERE NEGATIVO alla VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE del progetto "MASTERPLAN MALPENSA 2035".

Somma Lombardo, 4 settembre 2020



Arch. Girolamo Pasin