



---

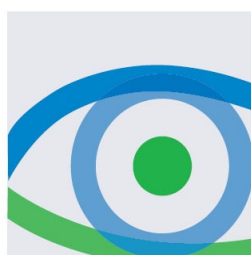
# **Aeroporto di Milano Malpensa**

## **Masterplan aeroportuale 2035**

### **Risposta alle richieste di integrazioni e approfondimenti**

*INT-005*

*RICHIESTE PROVINCIA DI NOVARA*



## PREMESSA E STRUTTURA DELLA DOCUMENTAZIONE DI RISPOSTA ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI E APPROFONDIMENTI

Il presente documento contiene le risposte del Proponente ENAC alle richieste di integrazione formulate dalla Provincia di Novara nell'ambito della procedura VIA nazionale del Masterplan 2035 dell'aeroporto di Malpensa trasmesse al Proponente dal Ministero della Transizione Ecologica in data 19/04/2021 (nota prot. n. 40148).

Oltre alle richieste di integrazioni della Regione Lombardia, così come richiesto nelle richieste della Commissione Tecnica VIA, ENAC ha predisposto un documento per ciascuno delle osservazioni/pareri fornite dagli altri enti che partecipano alla formazione del parere VIA finale. Nella tabella seguente sono riportate le codifiche dei documenti trasmessi e le osservazioni/pareri riscontrati:

INT-001	Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale – VIA e VAS (nota prot. n. 1877/CTVIA del 12/04/2021)
INT-002	Regione Lombardia, nota acquisita con prot.n. MATTM/79488 del 08/10/2020 (Allegato 1);
INT-003	Regione Piemonte, nota acquisita con prot. n. MATTM/95581 del 19/11/2020;
INT-004	Provincia di Varese, nota acquisita con prot. n. MATTM/68645 del 04/09/2020;
INT-005	Provincia di Novara, nota acquisita con prot. MATTM/79573 del 08/10/2020 (Allegato 2);
INT-006	Parco Lombardo Valle del Ticino, nota acquisita con prot. n. MATTM/74171 del 23/09/2020

Come indicato al punto "Aspetti Generali – criticità n.3" delle richieste di integrazioni CTVIA ENAC ha predisposto una specifica risposta per ciascuna richiesta di integrazione, il cui testo è sempre riportato prima della risposta. Ove necessario nelle risposte si è fatto riferimento ai documenti / elaborati di approfondimento e integrazione appositamente redatti.

È stato inoltre predisposto un documento contenente i riscontri alle osservazioni formulate da altri soggetti quali comuni ed altri enti, privati, associazioni (INT-007).

ENAC evidenzia che nel periodo intercorso dall'avvio della procedura VIA (30/06/2020) il Proponente e il gestore aeroportuale SEA Aeroporti di Milano hanno condotto un'ampia attività di confronto e concertazione dei contenuti delle integrazioni richieste nelle osservazioni/pareri formulati dai vari enti.

Le figure seguenti sintetizzano la successione delle attività condotte finalizzate alla migliore focalizzazione possibile dei contenuti delle risposte e dei documenti integrativi predisposti, nonché alla disseminazione trasparente delle scelte progettuali e delle relative motivazioni.

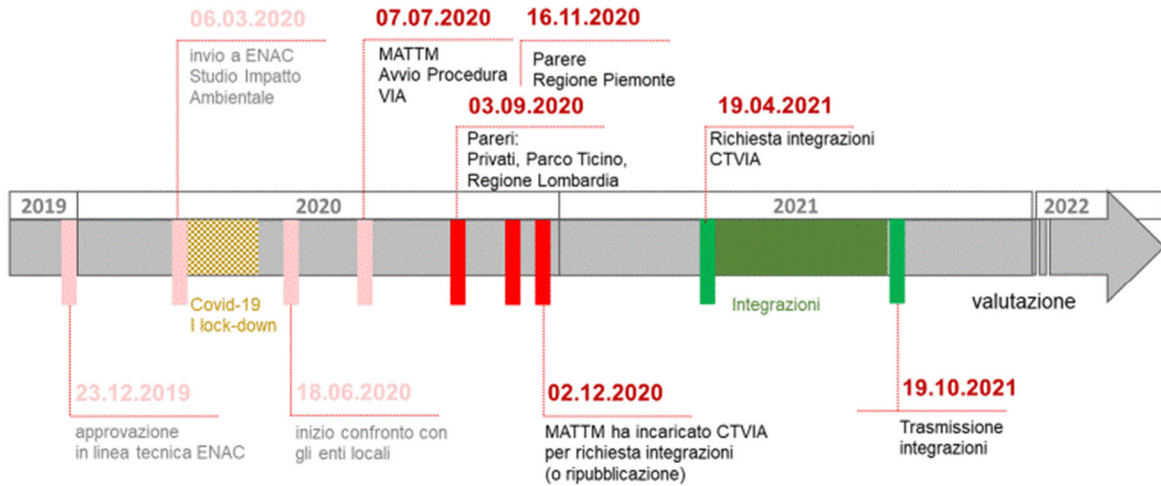


Figura 1: successione principali eventi percorso approvativo Masterplan 2035

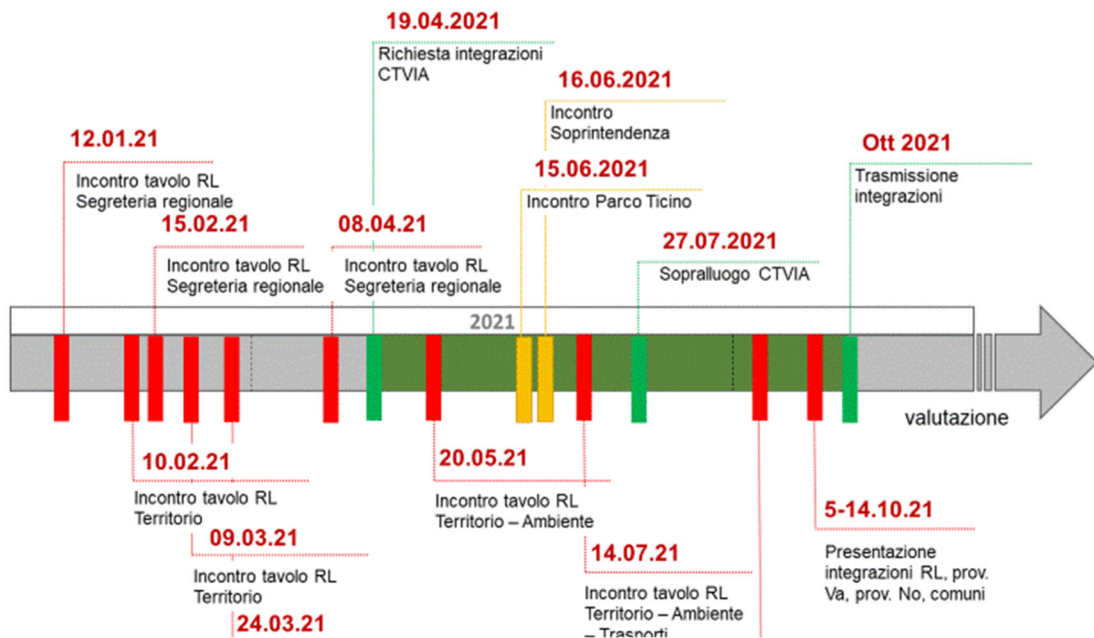


Figura 2: dettaglio attività di confronto e focalizzazione contenuti integrazioni nel 2021

Un elemento prioritario per procedere con la corretta predisposizione delle integrazioni e degli approfondimenti richiesti è costituito dall'aggiornamento delle previsioni di traffico aereo, tenendo conto anche dei risultati registrati nel 2020 e nei primi mesi del 2021 a causa della pandemia da COVID-19, in modo da poter verificare se le proposte di intervento espresse nel Masterplan continuano ad essere coerenti con le prospettive di crescita della domanda di trasporto aereo che potrà interessare l'aeroporto di Malpensa.

Tale analisi è stata sviluppata e nell'ambito della presente documentazione integrativa si fornisce uno specifico studio (Allegato 1) che:

- riprende la metodologia, le valutazioni e i risultati già considerati contestualmente alla redazione del Masterplan,
- analizza i dati registrati nel corso degli ultimi due anni,
- determina, attraverso una puntuale disamina di come potrà evolvere lo scenario di riferimento, nuove curve di sviluppo delle diverse componenti di traffico (passeggeri, merci, movimenti di aeromobili) individuando la prevedibile durata della fase di recupero ai livelli "pre-Covid" ed il trend di crescita che potrà caratterizzare gli anni successivi, fino a determinare la nuova domanda di riferimento al 2035.

Come si vedrà dettagliatamente in seguito, i risultati appaiono confortanti poiché, rispetto alle indicazioni già espresse nel Masterplan, evidenziano a fine periodo solo un modesto ritardo per la componente passeggeri, mentre sostanzialmente confermano i volumi di traffico in termini di merci e movimenti di aeromobili. Ciò consente di ritenere ancora valide le indicazioni di sviluppo espresse dal Masterplan, la configurazione distributiva in esso proposta e il programma di investimenti considerato.



## INDICE

Osservazione n. 1 .....	2
Osservazione n. 2 .....	4
Osservazione n. 3 .....	9
Osservazione n. 4 .....	11
Osservazione n. 5 .....	13

## OSSERVAZIONE N. 1

*La valutazione di impatto ambientale (VIA) dei progetti, regolamentata dagli artt. 23-25 del D. Lgs.152/2006, ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita. A questo scopo essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato gli impatti ambientali di un progetto.*

*L'autorità competente in sede statale è il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo (CreSS). La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (CTVA - VIA e VAS) svolge l'istruttoria tecnica finalizzata all'espressione del parere sulla base del quale sarà emanato il provvedimento di VIA, previa acquisizione di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.*

*La DVA (Direzione per le Valutazioni Ambientali del MATTM) ricevuta dal proponente l'istanza per l'avvio del procedimento di VIA, effettuata la verifica amministrativa sulla completezza dell'istanza, procede con l'immediata pubblicazione della documentazione nel Portale delle Valutazioni Ambientali.*

*Contestualmente alla pubblicazione della documentazione, la DVA:*

- comunica via PEC a tutte le Amministrazioni ed Enti territoriali potenzialmente interessati (Autorità di bacino distrettuale, Enti di gestione delle aree naturali protette ove pertinenti con la localizzazione del progetto; Regione/i, Provincia/e o Città metropolitana/e, Comune/i, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo in qualità di amministrazione concertante) l'avvenuta pubblicazione della documentazione sul proprio sito web. La medesima comunicazione è trasmessa anche al proponente ed alla CTVA (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale) per l'avvio dell'istruttoria tecnica di competenza;*
- pubblica l'avviso al pubblico predisposto dal proponente sul proprio sito web (Avvisi al pubblico: VIA). Le Amministrazioni comunali territorialmente interessate che hanno ricevuto la comunicazione via PEC di cui al punto precedente sono comunque tenute a dare informazione dell'avvenuta pubblicazione della documentazione sul Portale delle Valutazioni Ambientali nel proprio albo pretorio informatico. La data della pubblicazione dell'avviso al pubblico nel Portale delle Valutazioni Ambientali rappresenta l'avvio ufficiale del procedimento ai fini della decorrenza dei termini di tutte le successive fasi e per l'adozione del provvedimento di VIA. Tali termini sono da considerarsi perentori ai sensi e per gli effetti della L. 241/1990.*

*Si osserva come non sia stata rispettata la normativa in quanto non è stata notificata via PEC l'avvenuta pubblicazione alle seguenti Amministrazioni o Enti direttamente interessati ed in particolare:*

- Enti territoriali direttamente interessati: Regione Piemonte, Provincia di Novara*
- Comuni limitrofi all'aeroporto: Varallo Pombia, Pombia, Marano Ticino, Oleggio*
- Comuni direttamente interessati agli impatti in quanto collocati sulle rotte di partenza o atterraggio dell'aeroporto: Castelletto Ticino, Cerano, Trecate, Romentino, Galliate, Cameri, Bellinzago Novarese*

- *Enti di gestione aree naturali protette pertinenti con la localizzazione del progetto:  
Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore*

*La mancata notifica ha portato come conseguenza che gli Enti interessati non hanno potuto ottemperare all'obbligo di informazione dell'avvenuta pubblicazione della documentazione sul Portale delle Valutazioni Ambientali nel proprio albo pretorio informatico.*

*Ne consegue la impossibilità dei singoli cittadini degli Enti interessati di esprimere eventuali osservazioni.*

*Da ciò consegue l'illegittimità della procedura.*

#### RISPOSTA

Si prende atto delle osservazioni. Gli argomenti citati sono stati oggetto di un articolato scambio di corrispondenza tra Proponente, Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo del Ministero dell'Ambiente, Regione Piemonte e Provincia di Novara, al termine della quale in ogni caso tutti i contributi istruttori provenienti dagli enti locali piemontesi sono stati trasmessi alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS per valutare un'eventuale richiesta di documentazione integrativa.

Circostanza che effettivamente è avvenuta e alla quale il Proponente sta fornendo le opportune risposte.

## OSSERVAZIONE N. 2

*La presenza della struttura aeroportuale di Malpensa, a confine del territorio novarese, rappresenta certamente un asset strategico da un punto di vista socio-economico per la Provincia di Novara, la provincia del VCO e l'intero territorio del Piemonte nord orientale. Per qualità e dimensioni del traffico passeggeri e traffico merci, rappresenta un punto di accesso strategico al sistema dei trasporti intercontinentali, ed è quindi indiscutibilmente fonte di opportunità di sviluppo per Novara e il Novarese; tuttavia non bisogna sottovalutare l'impatto ambientale che determina e che indubbiamente viene ad aggravarsi con un eventuale ampliamento della struttura aeroportuale.*

*Il territorio della provincia di Novara è caratterizzato ovviamente da una serie di strumenti urbanistici territoriali che ne definiscono caratteristiche, prospettive e vincoli.*

*Il Piano Territoriale Provinciale (PTP), approvato dal Consiglio Regionale il 05/10/2004 con DCR 383-28587, pubblicato sul B.U.R.P. n. 43 del 28/10/2004, affronta in modo approfondito le tematiche di contenuto ambientale e paesistico, riconoscendo come prioritaria la tutela e la valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio.*

*Il territorio provinciale che maggiormente risente della presenza di Malpensa è l'area dell'Ovest Ticino Settentrionale in cui si riconoscono i seguenti "ambiti di paesaggio" individuati dal PTP e sottoposti, ai sensi dell'art. 2.3 delle Norme Tecniche di Attuazione, a tutela attiva ai fini della conservazione e valorizzazione del paesaggio e delle sue caratteristiche peculiari:*

*la Valle fluviale del Ticino: caratterizzata da elevatissima qualità ambientale e paesistica rappresentata oltre che dal fiume Ticino, anche da una fitta rete di canali irrigui, da fontanili e risorgive. Presenta aree boscate di grande pregio tanto da essere interamente considerata "biotopo" dalla Regione. Le unità ecosistemiche agricole sono diffuse e solo localmente condizionanti; limitata la presenza di unità edificate, in genere di ridotta consistenza, senza concentrazioni e poco condizionanti.*

*L'intera unità è compresa nel Parco Naturale della Valle del Ticino, area protetta regionale, istituita con LR 53 del 21/08/1978 e sottoposta a Piano d'area approvato con DCR 839-C.R.2194 del 21/02/1985.*

*Il Parco è designato come Sito di Importanza Comunitaria (SIC) e Zona di Protezione Speciale (ZPS) compreso nella regione biogeografica continentale, con la denominazione IT 1150001 Valle del Ticino, con la finalità di conservare l'integrità del sito stesso.*

*Il PTP riafferma all'art. 2.4 delle NTA l'elevato valore ambientale, naturalistico, paesistico e territoriale dell'intera area a parco e il suo ruolo di caposaldo del progetto provinciale di rete ecologica.*

*All'art. 2.8 delle NTA il PTP propone, a tutela degli assetti paesistici e ambientali, un progetto di rilevanza provinciale, ai sensi della legge urbanistica regionale vigente, di Rete Ecologica, definito strategico, in quanto fondamentale per la riqualificazione e valorizzazione dell'intero territorio. Tale progetto, anche in adesione alle direttive Comunitarie, si propone di attivare politiche ambientali integrate con le politiche agricole e quelle urbane in modo da garantire uno sviluppo "sostenibile" del territorio e di unire gli aspetti strettamente "ecologici" al tema del paesaggio nella sua accezione più generale e legata agli aspetti percettivi.*

*Il PTP individua per la formazione del Progetto di Rete Ecologica le aree naturali protette quali capisaldi (matrici naturali) del sistema e le fasce di tutela dei corsi d'acqua naturali e*



*artificiali, quali principali "corridoi" ecologici, all'interno dei quali vanno garantite le condizioni di naturalità (o biodiversità) necessarie a collegare tra di loro (a mettere in rete) i grandi areali naturali esistenti e previsti.*

*Le aste dei corsi d'acqua hanno un valore fondamentale per la costruzione della rete ecologica in quanto corridoio fondamentale di raccordo, di conservazione e di valorizzazione dell'ambiente, della flora e fauna caratteristici.*

*Le direttive del PTP sono quindi rivolte alla immediata tutela degli elementi principali individuati per la formazione di detta rete.*

*la Piana irrigua dell'Ovest Ticino: caratterizzata dalla posizione alta sul terrazzo fluviale, da una struttura agraria solida e consolidata, oggi orientata in prevalenza alla monocoltura di riso e/o mais con conseguente depauperazione delle superfici alberate.*

*I centri urbani di maggiore dimensione tendono a formare conurbazioni lineari di connessione con il capoluogo. Rilevante la questione delle cave attive e dismesse, anche sotto il profilo del degrado paesistico e del loro recupero e, anche per l'estensione delle aree impegnate, dell'aeroporto militare di Cameri e del bacino petrolchimico di Trecate.*

*L'ambito è soggetto al Piano Territoriale Regionale Ovest Ticino, approvato con DCR 417-11196 del 23/07/1997, specifico strumento di pianificazione per l'organizzazione e la disciplina dell'uso del suolo redatto dalla Regione Piemonte con il preciso intento di tutelare un'area particolarmente delicata sotto il profilo paesistico- ambientale.*

*Per tale ambito il PTP promuove, così come previsto dal PTR Ovest Ticino, l'istituzione di zone di salvaguardia al confine del Parco Naturale della Valle del Ticino, con il fine di raccordare ed integrare paesaggisticamente e normativamente le aree già sottoposte a tutela con i territori circostanti.*

*Specifica attenzione deve essere posta alla particolare sensibilità paesistico- ambientale del paesaggio agrario, per il quale il PTP promuove il controllo sull'uso del suolo agrario e azioni di riqualificazione del territorio, anche in funzione di ricarica della qualità ambientale degli spazi non costruiti.*

*L'ambito delle Colline moreniche del Basso Verbano: caratterizzato morfologicamente dai dossi degli anfiteatri morenici, ancora in discreto equilibrio tra componente naturale ed antropica, dovuto alla consistente presenza delle aree boscate, ma a rischio di un crescente condizionamento dalle urbanizzazioni.*

*Per tale ambito il PTP conferma la specificità di luoghi e delle aree boscate, con l'obiettivo di tutelare e conservare le peculiari qualità paesistiche anche in considerazione delle possibili ripercussioni degli effetti indotti dall'aeroporto di Malpensa.*

*All'art. 2.7 delle NTA, il PTP individua l'area di rilevanza paesistica dell'ambito paesistico di Pombia, Varallo Pombia e Castelletto Sopra Ticino definito dal Decreto Ministeriale 1 agosto 1985 "Galassino" a tutela degli aspetti panoramici e storici della costa sovrastante la valle del Ticino. L'ambito perimetrato dal decreto è quasi contiguo all'ambito paesistico del Terrazzo di Cavagliano/Oleggio/Suno di competenza provinciale, di cui all'art. 2.6 delle NTA; ne è separato da una fascia prevalentemente destinata ad attività produttive, entro la quale è opportuno mantenere quantomeno degli spazi liberi da edificazione e destinati ai collegamenti "verdi" o "ecologici" tra gli ambienti naturali del terrazzo e la valle del Ticino.*

*L'ambito appartiene interamente al previsto P.T.O. dell'Ovest Ticino Settentrionale, di cui all'art. 4.15 delle NTA, al cui interno saranno definiti gli elementi normativi e territoriali di specifica salvaguardia e valorizzazione paesistico-ambientale ed i criteri di attenuazione e compensazione ambientale, in virtù della complessità dei fenomeni territoriali e ambientali in atto sull'area, anche in riferimento agli effetti generati dalla vicinanza allo scalo aeroportuale di Malpensa (sia sulla strutturazione territoriale che sulla rete della mobilità di merci e persone).*

*La tutela è finalizzata al riordino delle urbanizzazioni estremamente diffuse, caratteristiche di tutta la fascia alta sulla sponda fluviale, in vista di due aspetti fondamentali: la conservazione delle prospettive e delle visuali sulla valle del Ticino e la valorizzazione del patrimonio storico-archeologico segnalato.*

*Il nuovo Masterplan Aeroportuale di Malpensa 2035 non valuta in alcun elaborato gli impatti che l'aumento del traffico aereo induce sul territorio novarese, né in termini di inquinamento acustico, atmosferico, né gli effetti sulla viabilità: non sono inoltre valutati gli impatti sulla viabilità, già attualmente assolutamente insufficiente nei collegamenti tra il territorio novarese e la infrastruttura aeroportuale.*

*È quindi necessaria la completa rielaborazione dello studio di impatto ambientale, ed in particolare:*

- Il quadro programmatico e territoriale deve essere integrato con l'indicazione degli strumenti urbanistici e territoriali della provincia di Novara a cui il progetto dovrà essere adeguato*
- Le valutazioni degli impatti ambientali devono essere estese al territorio della provincia di Novara, con valutazioni di dettaglio*
- Il piano di monitoraggio deve essere riformulato e integrato con riferimento al territorio novarese*
- Le valutazioni sulla viabilità devono essere integrate con riferimento allo stato di fatto dello stato dei collegamenti con il territorio novarese e agli interventi da prevedere in funzione degli aumenti di traffico prevedibili per lo sviluppo dell'attività aeroportuale*

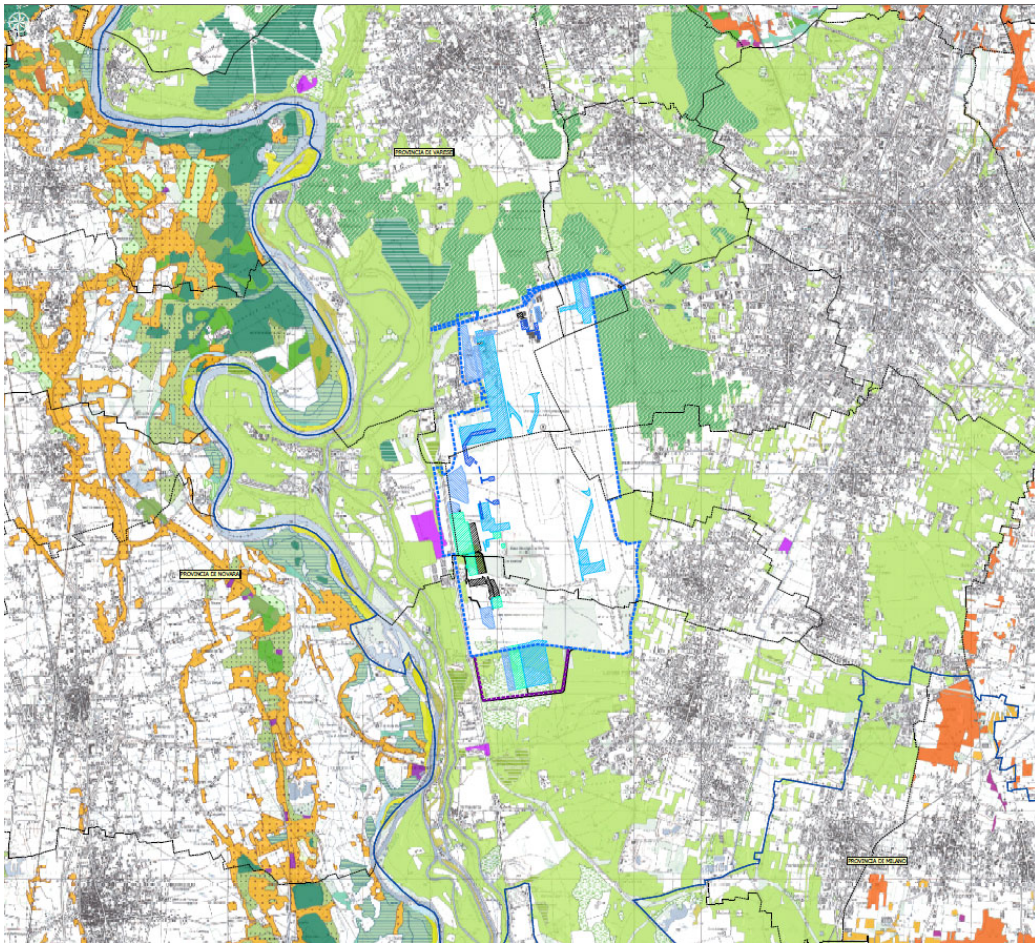
#### RISPOSTA

Per quanto attiene agli aspetti pianificatori, come si evince dalla lettura della Relazione generale dello SIA - Parte P1, la trattazione sviluppata e, ancora prima, la scelta del quadro pianificatorio assunto a riferimento è stata condotta prendendo in considerazione gli strumenti afferenti ai diversi livelli istituzionali dei territori piemontese e lombardo.

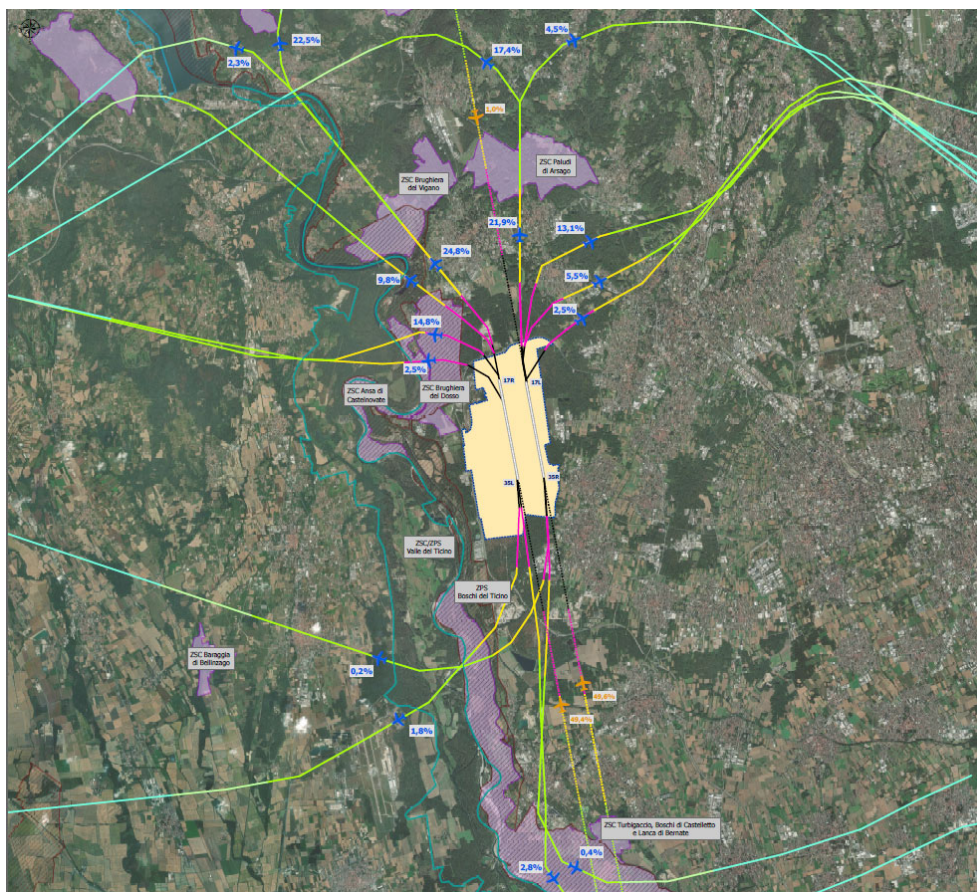
In tal senso, per quanto specificatamente attiene al primo ambito territoriale sono stati affrontati:

- Piano territoriale regionale (PTR), approvato con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011
- Piano paesaggistico regionale (PPR), approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017
- Piano Territoriale Provinciale PTP di Novara, approvato con D.C.R. n. 383-28587 del 5 ottobre 2004

Analogo approccio è stato adottato anche per quanto concerne gli aspetti ambientali, sia a livello di costruzione del quadro conoscitivo, nel cui caso le analisi sono state riferite al quadro di area vasta (cfr. Figura 3), che – soprattutto – con riferimento alla stima degli effetti (cfr. Figura 4).



**Figura 3 Studio di impatto ambientale: Carta della vegetazione di area vasta (Tavola T.21)**



**Figura 4 Studio di incidenza ambientale: Operatività dell'Aeroporto: rotte, quote di volo degli aeromobili e ripartizione del traffico (Tavola T.02)**

Appare in tal senso evidente che il minor rilievo avuto dal territorio della Provincia di Novara nella trattazione degli effetti ambientali e, di conseguenza, nello sviluppo del Piano di monitoraggio ambientale discenda da una riscontrata e dimostrata insussistenza di tali effetti.

In ultimo, con specifico riferimento agli effetti indotti sul sistema viaria, ricordato che (come riportato nella Relazione generale dello SIA – Parte P2) circa il 70% della domanda passeggeri origina dal territorio lombardo (all'interno di tale quota, gli ambiti di Milano città e di Varese e provincia sono rappresentativi di circa il 50%), si evidenzia che il sistema costituito da Autostrada A4 – casello Marcallo–Mesero – SS336dir rappresenti una direttrice di collegamento tra Aeroporto di Malpensa e territorio piemontese / novarese pienamente adeguata a soddisfare la domanda attesa, in ragione delle caratteristiche della sezione stradale, rispettivamente a tre ed a due corsie per senso di marcia.

### OSSERVAZIONE N. 3

*Il Masterplan 2035 prevede inoltre il potenziamento della rete viabile di accesso all'aeroporto di Milano Malpensa attraverso la realizzazione di 3 nuove infrastrutture stradali attualmente pianificate o in fase di progettazione:*

- *Tangenziale di Somma Lombardo: il progetto punta alla realizzazione di una strada che bypassi il tessuto urbano di Somma Lombardo e connetta le S333, la SS336 e la SP49 attraverso anche alla realizzazione di un ulteriore tratto viario denominato "Collegamento Besnate- Malpensa";*
- *Collegamento Besnate-Malpensa: è il collegamento tra l'uscita di Besnate sull'A26 e Malpensa, passando per Crenna, Ronchi e Cardano al Campo. Il progetto punta a completare il tracciato viario della Tangenziale di Somma Lombardo connettendo l'A8 diramazione con la SS36;*
- *Variante alla SS341 Gallaratese: 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).*

*Se ne deduce che non sono previsti interventi che interessano la viabilità di collegamento con il territorio novarese.*

*Si specifica che la viabilità attuale di collegamento è costituita dalle seguenti strade provinciali:*

- *SP 527 Oleggio-Lonate Pozzolo caratterizzata da sede stradale di larghezza insufficiente, tornanti e curve inadatte al traffico pesante sia nel tratto novarese, sia in quello del comune di Lonate Pozzolo. Il ponte sul fiume Ticino, costruito tra il 1887 e il 1889, rappresenta una strettoia impraticabile a doppio senso per pullman e autoarticolati: in pratica deve essere percorsa come senso unico alternato: il ponte è l'unico esempio sopravvissuto in Italia di ponte con struttura a graticcio simile a quella utilizzata nei ponti statunitensi.*
- *SS 336 Varallo Pombia-Somma Lombardo caratterizzata da sede stradale di larghezza insufficiente, tornanti e curve inadatte al traffico pesante sia nel tratto novarese, sia in quello del comune di Somma Lombardo. Il ponte sul Ticino, realizzato nel 1942, coincide con lo sbarramento fluviale ed è interessato da problemi strutturali che ne hanno determinato frequenti interruzioni e limitazioni. Il ponte è inoltre chiuso dal 2016 ai mezzi pesanti superiori alle 3,5 t.*
- *SS 341 Galliate-Turbigio caratterizzata da sede stradale di larghezza insufficiente, tornanti e curve inadatte al traffico pesante nella discesa verso il Fiume Ticino. Il ponte sul fiume Ticino, ricostruito nel 1952, è caratterizzato da problemi strutturali che lo rendono in prospettiva inadatto al traffico indotto.*

*La situazione della viabilità da e per l'aeroporto è quindi già allo stato attuale gravemente insufficiente a fare fronte al traffico presente: un eventuale aumento dell'attività aeroportuale, non potrà che acuire tale problematicità.*

*È quindi assolutamente indispensabile che il progetto contempli anche interventi atti ad un adeguamento della viabilità verso il novarese.*

#### RISPOSTA

L'area di studio individuata ai fini delle analisi di traffico comprende, oltre all'intera regione Lombardia, anche le province di Novara, Vercelli, Alessandria e Piacenza. In particolare, la zonizzazione della provincia di Novara è stata condotta a livello comunale analogamente a quella delle province di Varese, Como, Lecco, Monza e Brianza, Milano, Lodi e Pavia, che rappresentano le aree più direttamente interessate dai fenomeni oggetto di studio, per le quali è stato, pertanto, necessario un maggiore livello di dettaglio per descrivere adeguatamente i fenomeni di mobilità, ai fini della costruzione della domanda di spostamenti in origine e destinazione rispetto all'aeroporto.

I flussogrammi risultanti ai diversi scenari, con particolare riferimento a quelli rappresentativi dei volumi originati e destinati a Malpensa nell'ora di punta, mostrano come i flussi di traffico che interessano la viabilità di collegamento tra Piemonte e Lombardia siano significativamente inferiori rispetto a quelli che caratterizzano altre direttrici.

Nello specifico, nello studio di traffico che si fornisce in allegato (rif.: Allegato10), sono stati analizzati gli effetti della realizzazione del nuovo ponte sulla S.P. 527 che collega Oleggio a Lonate Pozzolo, nel comune di Oleggio, in sostituzione dello storico ponte in ferro esistente. Si è ritenuto di collocare la realizzazione del nuovo ponte nello Scenario di Progetto Base al 2035 in considerazione del fatto che, nonostante l'iter progettuale sia ad uno stadio avanzato (i.e. Progetto Definitivo), l'intervento non dispone ad oggi della necessaria copertura finanziaria. I risultati della simulazione evidenziano che la realizzazione della nuova infrastruttura determinerebbe un incremento dei flussi in entrambe le direzioni lungo la S.P. 527 di circa il 15-20% rispetto allo scenario senza il nuovo ponte. Tale aumento dei volumi di traffico sarebbe determinato prevalentemente da spostamenti che non coinvolgono l'area di Malpensa: l'incremento degli spostamenti con origine o destinazione a Malpensa che transiterebbero per il ponte risulta, infatti, limitato a meno di 50 unità (nell'ora di punta).

## OSSERVAZIONE N. 4

*Il Masterplan prevede un importante sviluppo dell'area cargo al fine di garantire un'adeguata capacità delle infrastrutture destinate alla gestione del traffico merci, coerentemente con i significativi incrementi stimati nel medio e lungo periodo dei volumi di merce servita.*

*L'area individuata per la realizzazione dei nuovi fabbricati è adiacente all'attuale "cargo city", a sud del sedime aeroportuale, al fine di ottimizzare le infrastrutture esistenti e consolidare la vocazione di questa area del sedime per la gestione del traffico merci.*

*Lo schema funzionale, che prevede l'allineamento dei nuovi fabbricati a quelli esistenti in modo da garantire un'ottimizzazione delle superfici e una distribuzione razionale dei flussi, è caratterizzato da magazzini "di prima linea", che fronteggiano da un lato il piazzale di sosta aeromobili e dall'altro la viabilità di servizio land-side.*

*L'intervento prevede 3 nuovi edifici cargo, ciascuno avente una superficie di ingombro a terra pari a circa 15.000 m<sup>2</sup> ed un'altezza massima pari a 15 m.*

*Il layout funzionale di massima dei suddetti fabbricati è concepito per poter ospitare al piano terra le attività principali di gestione delle merci (import-export), mentre è prevista la possibilità di realizzare un piano da dedicare eventualmente a spazi ad uso ufficio di supporto all'attività cargo, per una superficie complessiva stimata indicativamente in 3.000 m<sup>2</sup>. La volumetria complessiva è quindi pari a circa 225.000 m<sup>3</sup> per ciascuno dei 3 edifici.*

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

*In prima fase si prevede la realizzazione di 7 fabbricati aventi una superficie complessiva di ingombro a terra pari a circa 41.000 m<sup>2</sup> ed un'altezza massima variabile da 8 a 10 m. La volumetria complessiva risulta quindi pari a circa 400.000 m<sup>3</sup>.*

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

*Si evidenzia che l'espansione della Cargo City, porta evidenti problematiche connesse sia all'aumento di sorvoli, che a quelle del traffico indotto non sufficientemente valutate nello studio di impatto ambientale.*

*Sulla realizzazione di nuove strutture cargo di seconda linea, si fa notare che, anche a seguito della sfavorevole congiuntura economica degli ultimi anni, esistono nei territori limitrofi all'aeroporto, strutture equivalenti a quelle ipotizzate a livello progettuale, di fatto nuove e mai utilizzate per centinaia di migliaia di metri quadrati.*

*Si ritiene quindi che non sia comunque assentibile la scelta progettuale di tali nuove realizzazioni.*

## RISPOSTA

Le necessità di sviluppo dell'area cargo evidenziate dal Masterplan, in particolare per quanto riguarda i piazzali di sosta aeromobili ed i magazzini cosiddetti "di prima linea" ovvero quelli in cui avviene il passaggio delle merci da/a gli aeromobili, sono basate su specifiche previsioni di traffico estese fino al 2035 e sviluppate secondo la metodologia proposta da ICAO (International Civil Aviation Organization). Tali previsioni sono state aggiornate nell'ambito delle presenti integrazioni al fine di tener conto degli effetti della pandemia, ma mentre per la componente passeggeri è oggi prevedibile al 2035 un traffico leggermente inferiore a quello determinato durante la redazione del Masterplan, ciò non avviene per la componente cargo (che anche nel 2020 ha registrato un calo modesto rispetto alle condizioni "pre-Covid") e per il numero di movimenti di aeromobili, che vedono sostanzialmente inalterati i valori di previsione al 2035.

Ovviamente questo incremento di traffico, che comporterà la necessità di nuove strutture in aeroporto, è stato debitamente considerato nello sviluppare tutte le analisi contenute nello Studio di Impatto Ambientale, sia nella sua stesura originaria, sia nella presente fase di aggiornamento che tiene conto delle nuove previsioni di traffico e delle specifiche richieste di approfondimento espresse dai vari interlocutori durante la procedura V.I.A.

Differenti sono invece state le valutazioni che hanno portato alla proposta riguardante i nuovi magazzini "di seconda linea" previsti dal Masterplan. In questo caso ci si è infatti basati su preliminari espressioni di interesse già formulate da imprese che operano nel settore della logistica, che gravitano intorno a Malpensa e che sembrerebbero vedere con favore la possibilità di disporre di un proprio magazzino all'interno del sedime aeroportuale.

È chiaro che, come per tutti gli strumenti di pianificazione urbanistica, anche il Masterplan dell'aeroporto di Malpensa individua le aree più opportune in cui certe funzioni potranno insediarsi e le caratteristiche principali che dovranno avere tali nuove strutture, ma non può garantire l'effettiva realizzazione delle opere. Qualora la richiesta di magazzini di seconda linea venga in futuro confermata, il Masterplan ne consentirà l'eventuale realizzazione anche all'interno del sedime; senza con ciò escludere che le imprese possano in alternativa scegliere di recuperare/utilizzare strutture già esistenti e/o realizzare nuovi magazzini in aree esterne all'aeroporto, nella più ampia libertà di scelta offerta dal mercato.

In assenza di una specifica "domanda" da parte di operatori terzi, i magazzini interni al sedime indicati dal Masterplan non verranno pertanto realizzati.



## OSSERVAZIONE N. 5

*Il Masterplan 2035 prevede la creazione di una Airport city e altre aree di sviluppo terziario. L'area su cui verrà realizzata l'Airport City ha una superficie complessiva in pianta di circa 110.000 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>, disposti su due livelli, per una volumetria complessiva di ca. 40.000 m<sup>3</sup>.*
- 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 m<sup>2</sup> di superficie lorda e con una volumetria complessiva pari a ca. 391.000 m<sup>3</sup>. 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.).*
- 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 m<sup>2</sup>. È inoltre previsto un parcheggio ad un livello interrato avente una superficie complessiva di circa 70.000 m<sup>2</sup>, che potrà essere destinato, in base alle effettive necessità espresse dal mercato, o agli operatori dell'Airport City o ai passeggeri che utilizzano il Terminal 1.*

*Si evidenzia che la proposta progettuale manca completamente di una seria valutazione dell'impatto che tali realizzazioni avrebbero nel contesto dei centri abitati limitrofi all'aeroporto: in particolare ulteriori realizzazioni in ambito aeroportuale di edifici a funzione terziaria e ricettiva, penalizzerebbero in maniera evidente i cospicui investimenti effettuati nei comuni limitrofi in particolare per le strutture ricettive già operanti e già fortemente penalizzate dalla presenza all'interno dell'aeroporto di una struttura ricettiva.*

*Si ritiene che tale parte del progetto presentato non sia assentibile per i motivi sopracitati.*

## RISPOSTA

Anche per quanto riguarda lo sviluppo dell'Airport City prevista in prossimità del Terminal 1 (così come già indicato con riferimento ai magazzini "di seconda linea") sarà il mercato a stabilire l'effettiva possibilità di nuovi insediamenti all'interno dell'aeroporto o il ricorso a soluzioni esterne.

L'indicazione espressa del Masterplan consegue ai livelli prossimi alla saturazione registrati nel periodo "pre-Covid" dai due hotel attualmente presenti nel sedime e dalla richiesta di nuovi spazi per uffici espressa dagli Operatori.

Pertanto, qualora in futuro dovesse effettivamente consolidarsi una richiesta di nuovi edifici a destinazione ricettiva (hotel), amministrativa (palazzine uffici) o di servizio, il Masterplan aeroportuale dovrà essere in grado di fornire indicazioni circa l'ubicazione e le caratteristiche principali che tali strutture dovranno avere; senza peraltro escludere la possibilità che queste nuove opere vengano invece realizzate all'esterno dei confini dell'aeroporto, così come avvenuto fino ad oggi.

Come espressamente indicato nel Masterplan, sono invece escluse nell'area in esame eventuali realizzazioni di insediamenti ad alto carico antropico (scuole, centri commerciali, centri congressi, strutture sportive o per spettacoli che possano attirare volumi significativi di pubblico, ecc.), che comporterebbero flussi di traffico indotto significativi e conseguenti impatti sul territorio e sull'ambiente.