



**Direzione Centrale
Programmazione Economica
e Sviluppo Infrastrutture**

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e
la qualità dello Sviluppo
Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale
PEC CRESS@PEC.minambiente.it

e p.c.

Commissione Tecnica di verifica
dell'impatto ambientale VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it

Direzione Generale Ambiente e Clima
U.O Valutazioni e autorizzazioni ambientali
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

SEA S.p.A.
legale@pec.seamilano.eu

Oggetto: [ID:7666] Aeroporto di Milano Malpensa
PASS4CORE – Centro servizi per l'Autotrasporto Cargo. Procedimento di
Verifica di assoggettabilità a VIA.
nota tecnica di controdeduzione alle osservazioni ricevute

Con riferimento alla procedura in epigrafe si trasmette nuovamente quanto già inviato
a codesta Direzione con nota ENAC prot.31805 del 16/03/2022, che si allega per
pronto riferimento.

La relazione trasmessa fornisce elementi attraverso i quali è possibile evincere che
le soluzioni alternative dello sviluppo del Master Plan al 2035 dell'aeroporto di Milano
Malpensa, attualmente sottoposto a VIA [ID:5359], non interferiscono con il centro
servizi per l'autotrasporto cargo in oggetto, risultando coerente con le previsioni del
Piano di Sviluppo.

Viene inoltre analizzata la tematica della sovrapposizione degli impatti tra il progetto
in verifica e il Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa attualmente in corso di
Valutazione di Impatto Ambientale (codice procedura n. 5359) partendo dalla
considerazione che lo Smartpark "PASS4CORE" fa da sempre parte del Masterplan



2035 (intervento 4.08 - CENTRO SERVIZI CARGO descritto nella scheda n. 4.2 dell'elaborato MP_D_03 Schede Interventi).

Di conseguenza gli impatti ambientali determinati dalla realizzazione del progetto in verifica congiuntamente a quelli complessivi degli altri interventi previsti dal Masterplan 2035 sono analizzati nel relativo SIA, ulteriormente approfonditi nella documentazione integrativa allo stesso pubblicata a novembre 2021.

Vedasi in particolare: Allegato 38 per gli impatti sull'atmosfera in fase di cantiere (anche nel "Worst Case Scenario" le concentrazioni previste ai ricettori sono circa venti volte inferiore ai limiti di riferimento), Allegato 21 per gli impatti sul clima acustico in fase di esercizio e cantiere (per questa fase si conclude che "non si evidenziano situazioni critiche essendo rispettati i limiti assoluti imposti dalla classe acustica del comune di Somma Lombardo (unici ricettori affetti dai cantieri) e anzi il contributo delle attività di cantiere può ritenersi trascurabile"), Allegato 38 per gli impatti sull'atmosfera in fase di esercizio, Allegato 10 per le definizioni dei livelli aggiuntivi di traffico.

Cordiali saluti
Il Direttore Centrale
Ing. Claudio Eminente

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

Pandolfi

Attaccalite

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e
la qualità dello Sviluppo
Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale
PEC CRESS@PEC.minambiente.it

e p.c.

SEA S.p.A.
legale@pec.seamilano.eu

Oggetto: [ID:7666] Aeroporto di Milano Malpensa
PASS4CORE – Centro servizi per l'Autotrasporto Cargo. Procedimento di
Verifica di assoggettabilità a VIA.
nota tecnica di controdeduzione alle osservazioni ricevute

Con riferimento alla procedura in epigrafe si trasmette una relazione esplicativa dalla quale è possibile evincere che le soluzioni alternative dello sviluppo del Master Plan al 2035 dell'aeroporto di Milano Malpensa, attualmente sottoposto a VIA ID 5359, non interferiscono con il centro servizi per l'autotrasporto cargo in oggetto, risultando coerente con le previsioni del Piano di Sviluppo.

Cordiali saluti
Il Direttore Centrale
Ing. Claudio Eminente

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

Pandolfi
(Attaccalite)



Sommario

Aspetti Introduttivi	2
Aspetti relativi al confronto con le soluzioni progettuali	2
Analisi delle interferenze tra le alternative di Masterplan ed il progetto PASS4CORE	2
Conclusioni	6
La tematica della sovrapposizione degli effetti	7
La sovrapposizione degli effetti in relazione alla configurazione attuale dello Scalo di Malpensa ed il progetto PASS4CORE	7
Considerazioni in merito alla sovrapposizione degli effetti in relazione alla configurazione futura dello Scalo di Malpensa ed il progetto PASS4CORE	7
Conclusioni	9

Aspetti Introduttivi

In merito all'interferenza tra il progetto PASS4CORE ed il Masterplan di Malpensa attualmente in valutazione nella presente relazione si vuole evidenziare come, il possibile sviluppo dell'aerostazione, di fatto non comporti alcuna criticità operativa né conflitto con il sistema del parcheggio in oggetto.

Preso atto che dette soluzioni saranno poi approfondite e sviluppate con i singoli progetti definitivi ed esecutivi delle opere (essendo il Masterplan un documento di indirizzo generale) è stato comunque effettuata un'analisi della fattibilità delle diverse soluzioni progettuali, atte a dimostrare la non interferenza con il sistema SMART PARK.

Di seguito si riportano gli stralci di dette analisi.

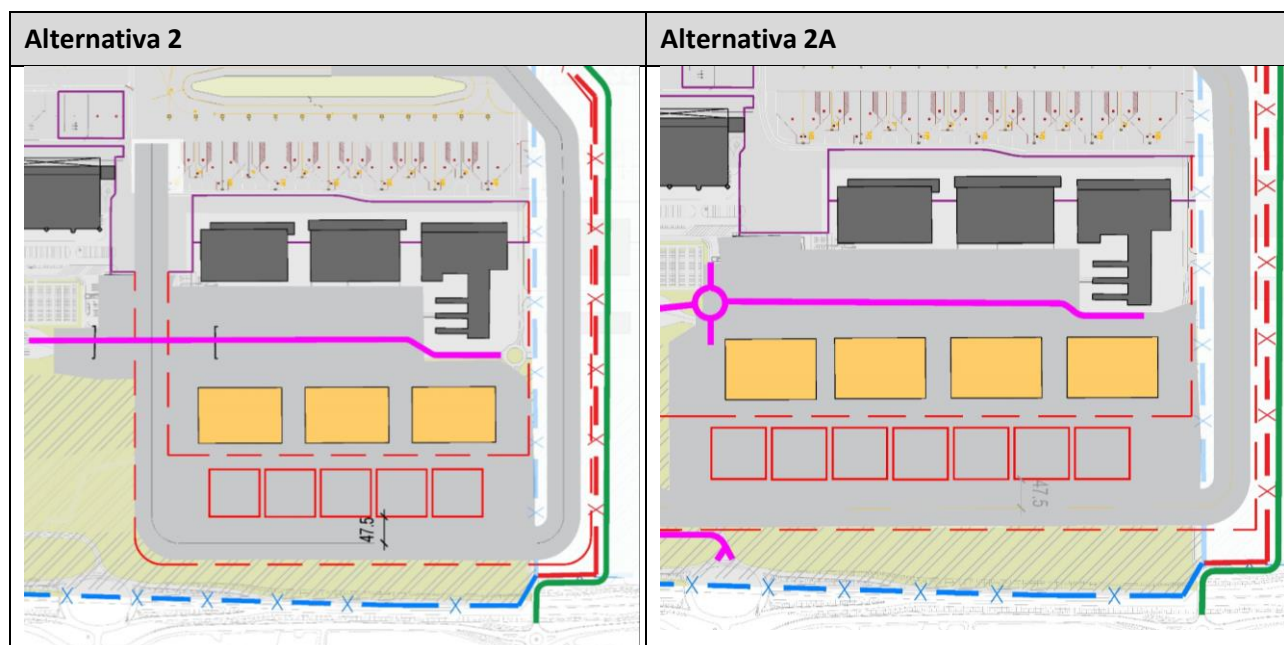
Inoltre in merito alla tematica del cumulo degli effetti, con particolare riferimento al progetto Pass4core ed all'aeroporto di Malpensa, con particolare riferimento a quanto contenuto nel Masterplan di Malpensa nei relativi scenari previsionali, di seguito si riporta un'analisi relativa a detta sovrapposizione degli effetti.

Aspetti relativi al confronto con le soluzioni progettuali

Analisi delle interferenze tra le alternative di Masterplan ed il progetto PASS4CORE

In merito alle alternative progettuali attualmente in fase di analisi nella procedura di VIA che sta seguendo il Masterplan di Malpensa si è effettuata l'approfondimento in merito alle alternative ambientalmente più performanti che si stanno valutando in detta procedura.

Dette alternative sono relative all'alternativa 2 e l'alternativa 2A come riportato nelle immagini successive



Come si nota dalla Figura 1, in relazione all'alternativa 2, non sussistono elementi di interferenza.

Lo Smart Park si configurerebbe in adiacenza alla viabilità di collegamento con l'area cargo prevista per l'alternativa 2, non comportando, anche in fase di progettazione definitiva ed esecutiva l'esigenza di modifiche.

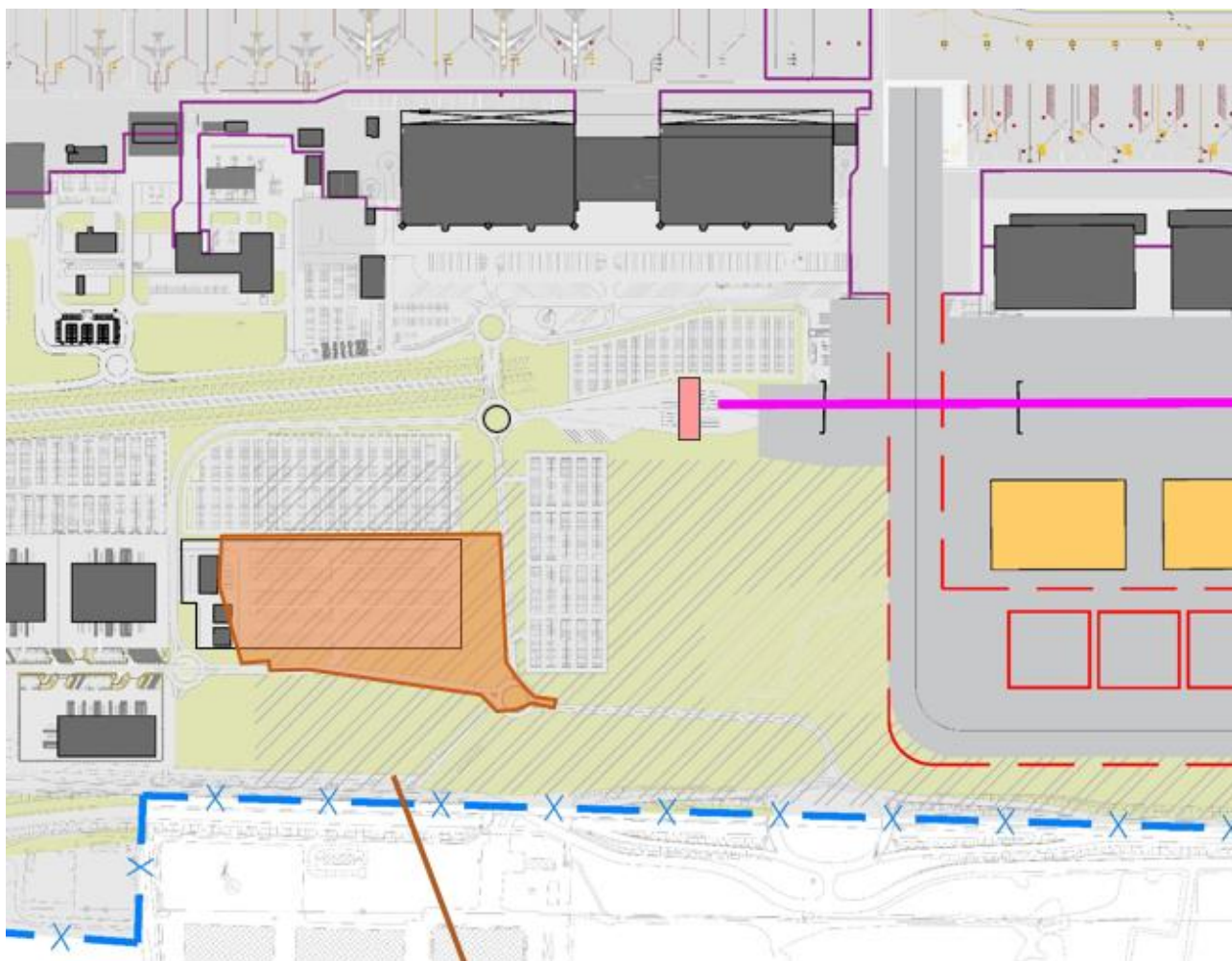


Figura 1 Sovrapposizione Pass4core Alternativa 2 - Accessibilità

L'alternativa 2A, così come presentata in forma schematica all'interno del Masterplan potrebbe avere delle minori interferenze in relazione alla strada di accesso all'area cargo. Detta interferenza è schematicamente riportata nella Figura 2.

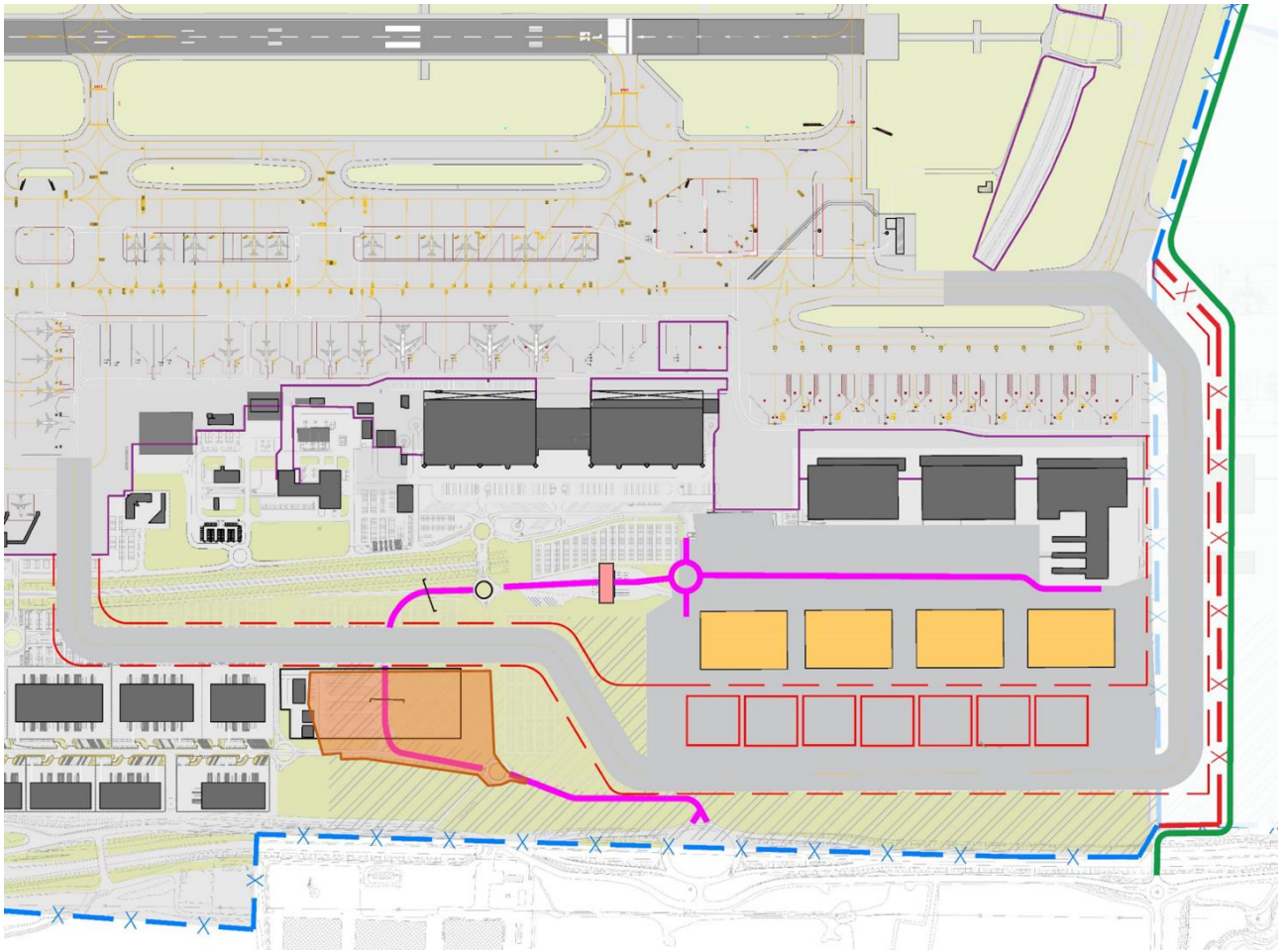


Figura 2 Sovrapposizione Pass4core Alternativa 2A - Accessibilità

Tuttavia, come già anticipato precedentemente, dette interferenze sono risolvibili con approfondimenti progettuali puntuali, propri del livello di progettazione successiva a quella del Masterplan e che comunque in questa fase, sono state anticipate al fine di dimostrarne l'effettiva fattibilità.

La Figura 3 mostra come con un'ottimizzazione della strada di accesso sia possibile mantenere fattibili sia l'alternativa di Masterplan dell'area Cargo che il parcheggio Pass4Core.

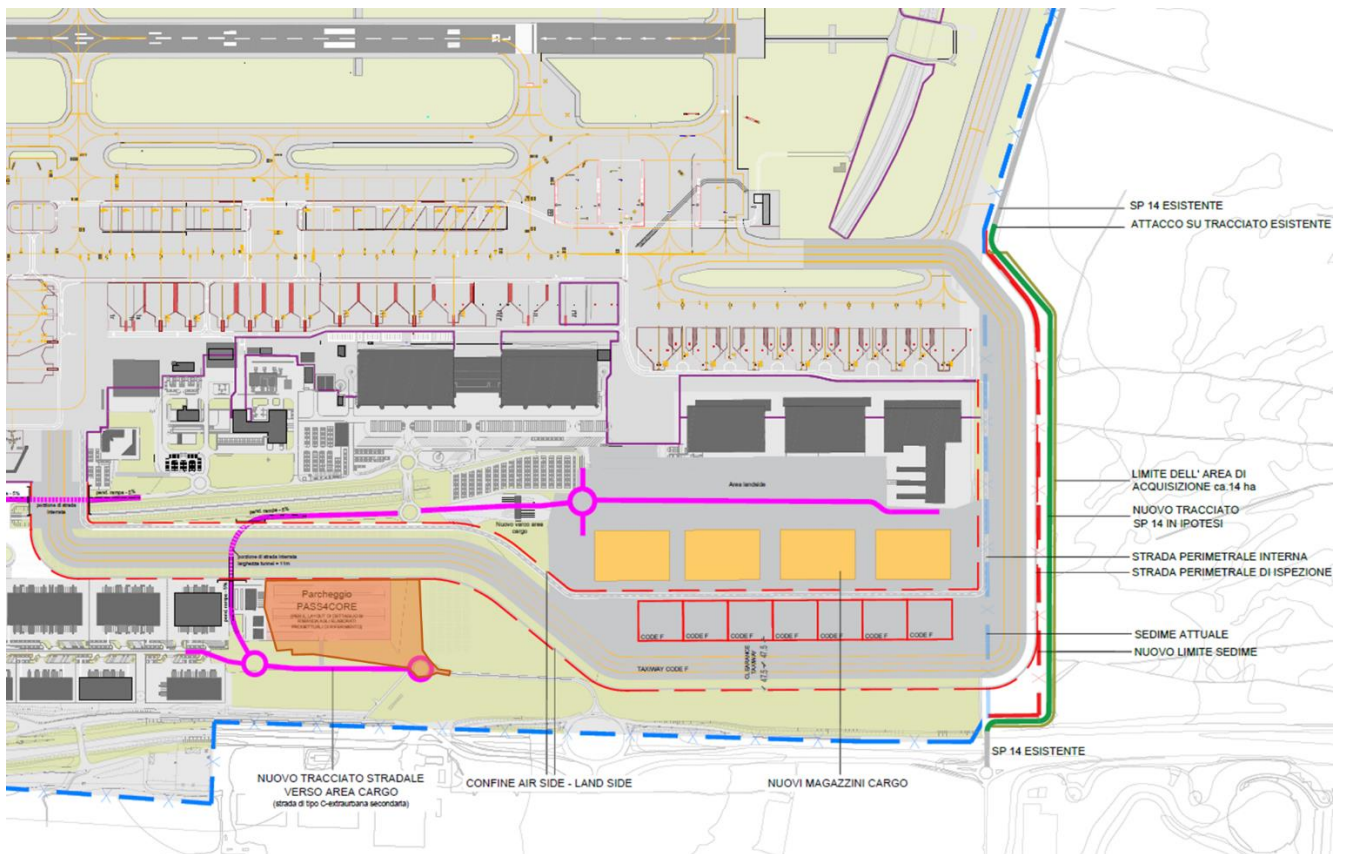


Figura 3 Sovrapposizione Pass4core Alternativa 2A ottimizzata- Accessibilità

In particolare, il progetto potrebbe prevedere il sottopassaggio della taxiway aeroportuale, anziché in corrispondenza dell'area destinata al parcheggio Pass4Core, nell'area immediatamente più a Nord.

In termini di pendenze longitudinali, con un percorso leggermente più lungo si avrebbe un beneficio in termini di fattibilità, potendo quindi adottare pendenze più basse utili per i mezzi pesanti.

L'area al di sottopassaggio rimarrebbe di fatto invariata rappresentando una traslazione rigida verso nord ed il percorso si allungerebbe di pochi metri, non comportando così modifiche sostanziali alla percorribilità e fattibilità dell'intervento anche in relazione alle matrici ambientali relative all'inquinamento atmosferico ed al rumore.

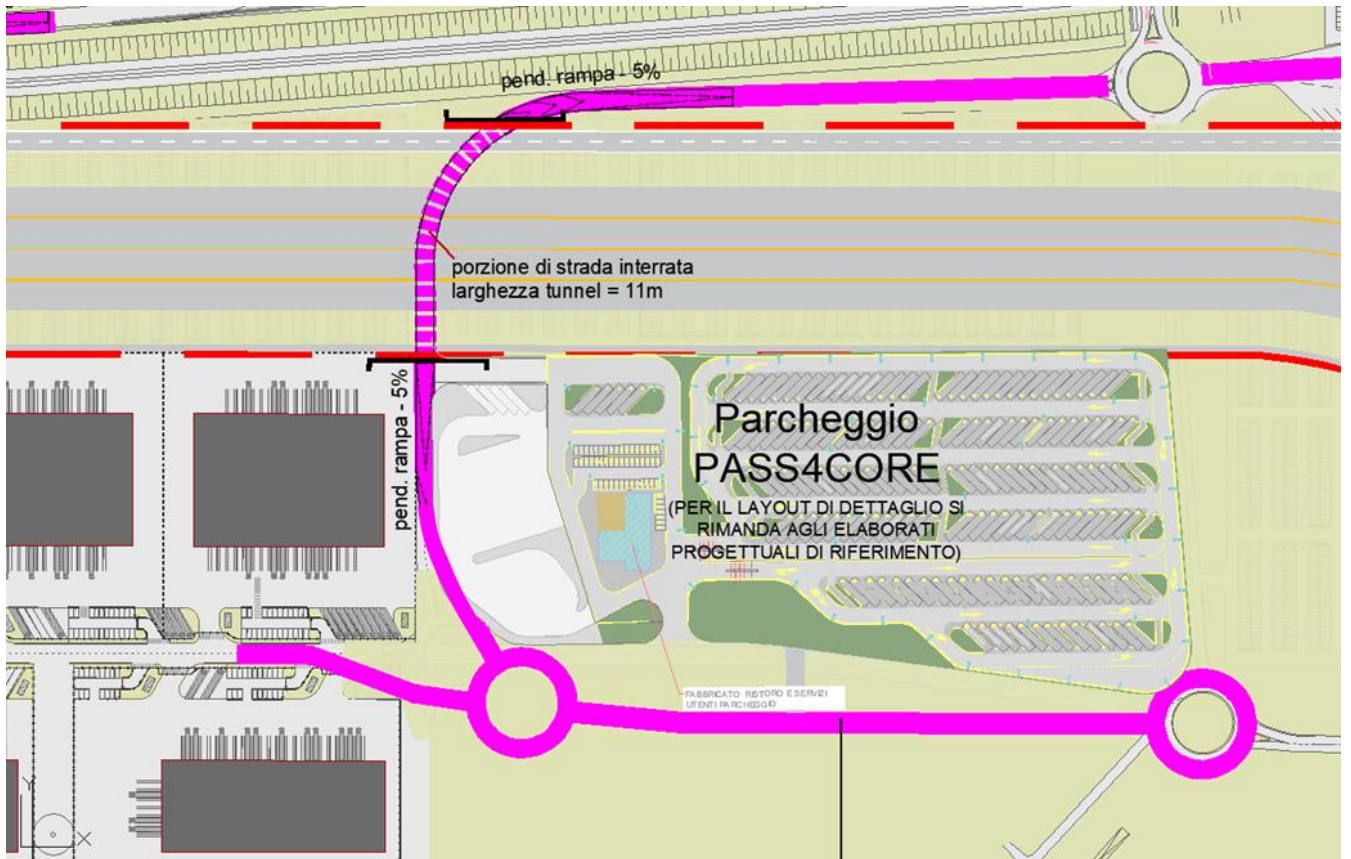


Figura 4 Dettaglio Viabilità 2A ottimizzata (sinistra)

Conclusioni

Stante quanto sopra riportato non si ravvedono elementi di criticità in merito alla sovrapposizione degli effetti, intesi come interferenza tecnica tra il progetto PASS4CORE e le alternative di Masterplan in fase di analisi con procedura VIA dedicata.

La tematica della sovrapposizione degli effetti

La sovrapposizione degli effetti in relazione alla configurazione attuale dello Scalo di Malpensa ed il progetto PASS4CORE

In relazione a quanto previsto dall'Allegato V – Criteri per la Verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 19 è stata effettuata la valutazione in merito al “cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati” (punto 1 lettera b).

In merito quindi alle opere esistenti e approvate, la prima sovrapposizione è stata effettuata in relazione alla configurazione attuale dell'aeroporto di Malpensa. Tale sovrapposizione è stata effettuata andando a considerare, all'interno dell'Ante Operam il contributo attuale dell'aeroporto.

A titolo di esempio, per la componente Aria e Clima sono state considerate, oltre ai dati relativi alle centraline gestite dall'ARPA Lombardia, anche le misure sperimentali di qualità dell'aria eseguite nell'ambito della gestione dell'aeroporto negli anni 2016 e 2017, nonché quelle relative all'annualità 2019.

Analogamente anche per altre componenti quali il Clima Acustico sono stati considerati i monitoraggi disponibili e pertinenti (cambiando la sorgente da aeroportuale a stradale cambia il descrittore acustico di riferimento) le quali considerano a loro volta l'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale nella definizione dello stato di qualità ambientale ante operam rispetto alla quale effettuare le valutazioni in merito alla valutazione della trascurabilità degli effetti.

Si ritiene pertanto che la sovrapposizione in merito agli effetti con i progetti esistenti o approvati sia stata effettuata nell'analisi degli effetti come valutazione rispetto alla condizione ante operam del parcheggio Pass4core.

Considerazioni in merito alla sovrapposizione degli effetti in relazione alla configurazione futura dello Scalo di Malpensa ed il progetto PASS4CORE

Volendo effettuare ulteriori considerazioni di merito in relazione alla sovrapposizione degli effetti, se pur non strettamente definiti in relazione a quanto previsto dal dettame normativo per le verifiche di assoggettabilità alla VIA, occorre effettuare un preliminare screening rispetto alle matrici ambientali, nonché alle dimensioni progettuali (costruttiva, fisica ed operativa), che possono essere influenzate da dette sovrapposizioni.

In merito alle dimensioni è possibile valutare:

- **Dimensione costruttiva:** in relazione alle tempistiche costruttive, meno di 2 anni, si ritiene che la configurazione di funzionamento dell'aeroporto di Malpensa, all'orizzonte di detta annualità possa essere considerata analoga a quella vista in fase di AO e pertanto già valutata. In relazione alla sovrapposizione di possibili effetti correlati a più cantieri, si specifica come nelle analisi eseguite per il progetto Pass4core, gli studi permettano di affermare come gli effetti, oltre ad essere trascurabili, possano essere considerati strettamente prossimi all'area di intervento. Si ritiene non significativa, pertanto, la sovrapposizione degli effetti con detta dimensione.
- **Dimensione fisica:** in relazione all'opera come manufatto nello SPA è stato analizzato come detta dimensione intervenga unicamente sulle componenti paesaggio e geologia ed acque. In merito alla prima non si ritengono esserci significative sovrapposizioni degli effetti in quanto l'area è attualmente inserita in un contesto paesistico già antropizzato (presenza dell'aeroporto) e su cui la pianificazione di masterplan prevede coerenza in termini funzionali (l'area è comunque prevista a parcheggio). In relazione al tema geologia ed acque l'analisi effettuata ha mostrato come la portata sia locale e come la significatività degli effetti sia bassa in relazione alle misure di protezione previste

(vasche di trattamento acque). In relazione a ciò si ritiene non significativa, pertanto, la sovrapposizione degli effetti con detta dimensione.

- **Dimensione operativa:** la dimensione operativa è relativa alla gestione del parcheggio Pass4core ed allo scalo. Tale dimensione potrebbe avere pertanto delle sovrapposizioni degli effetti in termini di traffico e pertanto di seguito viene analizzata in relazione alle possibili matrici ambientali interessate.

In merito alla dimensione operativa si riprendono le matrici interessate dal progetto Pass4core al fine di analizzarne le possibili sovrapposizioni in termini di effetti:

- Aria e clima: in merito alla sovrapposizione legata alla tematica di Aria e Clima, lo SPA mette in evidenza come la presenza del progetto comporti in fase di esercizio delle ottimizzazioni in grado di migliorare le attuali condizioni di circolazione e stazionamento nell'intorno aeroportuale, portando così dei notevoli benefici alla tematica. In relazione a ciò si evidenzia come pertanto la sovrapposizione degli effetti non abbia significatività in quanto comporta un beneficio rispetto alla matrice in esame;
- Territorio e patrimonio agroalimentare: in merito all'alterazione della qualità del suolo e dei relativi prodotti agroalimentari la portata è risultata nulla sia in relazione all'area in cui si sviluppa il progetto Pass4core, sia in relazione ai benefici sulla qualità dell'aria, e pertanto sulle relative ricadute al suolo evidenziate nel punto precedente. La configurazione futura dell'aeroporto, come già detto in precedenza, risulta coerente in termini di vocazioni di aree e pertanto la sovrapposizione degli effetti non comporta incrementi o modifiche nelle valutazioni effettuate per la componente nello SPA. In relazione a ciò si ritiene che la sovrapposizione degli effetti possa essere considerata trascurabile;
- Biodiversità: con specifico riferimento agli aspetti correlati all'allontanamento della Fauna legata all'esercizio del Parcheggio in sovrapposizione allo scalo aeroportuale occorre specificare come la sovrapposizione degli effetti non comporti modifiche nella valutazione degli effetti relativa al parcheggio in quanto, i principali fattori correlati al disturbo della fauna (rumore e aria e clima) traggono benefici dall'intervento in quanto limitano ed eliminano fattori di interferenza correlato al traffico parassita ed alla sosta non regolamentata.
- Rumore: per quanto riguarda il clima acustico valgono le stesse considerazioni effettuate in merito alla componente aria e clima in relazione al traffico parassita. Gli effetti strettamente legati alla circolazione nell'area di parcheggio possono essere considerati trascurabili in quanto l'area è priva di ricettori abitativi e/o sensibili. La sovrapposizione in termini di effetti con la configurazione futura dello scalo, anche considerando l'incremento di voli derivante dalla configurazione finale di masterplan, non comporterebbe una modifica relativa alla valutazione sulla significatività degli effetti.
- Salute Pubblica: per quanto riguarda la salute pubblica valgono principalmente le considerazioni effettuate in termini di aria e clima e rumore.
- Altri Agenti fisici – inquinamento luminoso: in merito all'inquinamento luminoso non si prevedono sovrapposizione degli effetti in quanto, grazie all'utilizzo dei LED sarà possibile avere una direzionalità del fascio luminoso minimizzando la dispersione verso la volta celeste e garantendo così l'illuminazione unicamente nell'area necessaria, limitando al minimo la presenza di fonti di inquinamento. Questo impedirà pertanto la sovrapposizione con altre eventuali fonti luminose presenti nel Masterplan.

Conclusioni

Stante quanto sopra si confermano le valutazioni effettuate in merito alla dimensione operativa nella fase di Studio Preliminare Ambientale.

Dimensione Operativa								
Componente ambientale	Portata	Natura transfrontaliera	Ordine grand. e compless	Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità	Significatività
Aria e clima	Nulla	Assente	Trascurevole	Nulla	Istantanea	Irripetibile	Reversibile	Trascurevole
Geologia ed acque	-	-	-	-	-	-	-	=
Territorio e patrimonio agroalimentare	Nulla	Assente	Trascurevole	Nulla	breve	Poco ripetibile	Reversibile nel breve periodo	Trascurevole
Biodiversità	Trascurevole	Assente	Trascurevole	Poco probabile	Breve	Mediamente ripetibile	Reversibile	Trascurevole
Rumore	Nulla	Assente	Trascurevole	Poco Probabile	Continuo	Costante	Reversibile	Trascurevole
Salute pubblica	Nulla	Assente	Trascurevole	Poco Probabile	Continuo	Costante	Reversibile	Trascurevole
Paesaggio e patrimonio culturale	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri Agenti fisici – inquinamento luminoso	Trascurevole	Assente	Trascurevole	Poco Probabile	Continuità	Costante	Reversibile	Trascurevole