

Protocollo d'Intesa
Aeroporto Milano Malpensa
Masterplan aeroportuale 2035

Palazzo Lombardia

Milano, 6 giugno 2022

(Handwritten signatures)



Aeroporto Milano Malpensa - Masterplan aeroportuale 2035

PROTOCOLLO D'INTESA

TRA

REGIONE LOMBARDIA, in persona del suo Presidente *pro tempore* Attilio Fontana,

ENAC in persona del Direttore Claudio Eminente

SEA in persona dell'Amministratore Delegato Armando Brunini;

"CONSORZIO URBANISTICO VOLONTARIO (C.U.V.), rappresentato dai Sindaci dei Comuni di:

Casorate Sempione, in persona del Sindaco *pro tempore* Dimitri Cassani, nonché Presidente *pro tempore* del CUV;

Somma Lombardo, in persona del Sindaco *pro tempore* Stefano Bellaria;

Arsago Seprio, in persona del Sindaco *pro tempore* Fabio Montagnoli;

Cardano al Campo, in persona del Sindaco *pro tempore* Maurizio Colombo;

Ferno, in persona del Sindaco *pro tempore* Filippo Gesualdi;

Golasecca, in persona del Sindaco *pro tempore* Claudio Ventimiglia;

Lonate Pozzolo, in persona del Sindaco *pro tempore* Nadia Rosa;

Samarate, in persona del Sindaco *pro tempore* Enrico Puricelli;

Vizzola Ticino, in persona del Sindaco *pro tempore* Roberto Nerviani

PROVINCIA DI VARESE, in persona del suo Presidente *pro tempore* Emanuele Antonelli

d'ora in poi, per brevità, anche le "Parti".

PREMESSO CHE

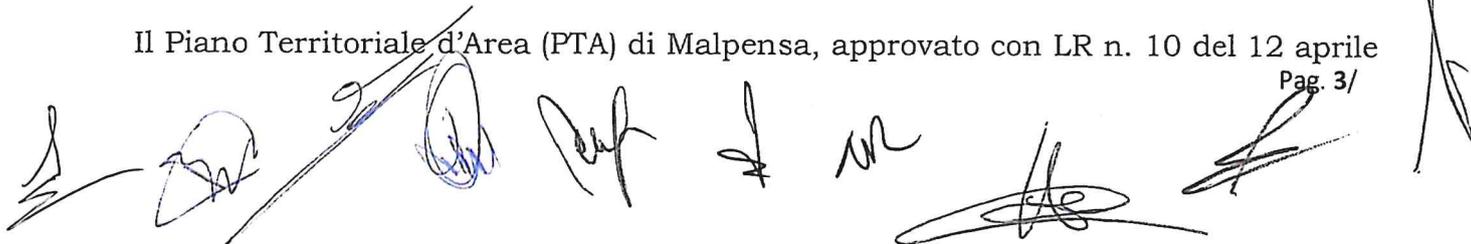
In data 26/06/2020, ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile con sede legale in Roma Via Viale Castro Pretorio n°118 ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa - Masterplan aeroportuale 2035", compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 alla lettera 10, denominata "Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza, di modifica dell'infrastruttura aeroportuale esistente e non ricadente parzialmente/completamente in aree naturali protette nazionali (L.394/1991) e/o comunitarie (siti della Rete Natura 2000). L'area del sedime ovvero dell'espansione è all'interno del Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino.

Ai sensi delle vigenti disposizioni (segnatamente il D.L. 251/95, convertito in L. 351/95 e la Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e del Ministero dei Lavori Pubblici del 23.02.96 n. 1408) il Masterplan rappresenta uno strumento di pianificazione strategica a breve, medio e lungo termine che, partendo da un'accurata analisi dello stato di fatto dell'aeroporto, del traffico registrato, del contesto territoriale e ambientale, dei vincoli correlati all'attività aeronautica, definisce:

- i futuri scenari di sviluppo del traffico dello scalo;
- i fabbisogni infrastrutturali necessari a rispondere alla crescita del traffico;
- l'assetto degli interventi previsti;
- le compatibilità con il contesto territoriale e i vincoli aeronautici;
- il rapporto con la programmazione statale e comunitaria nel settore trasporti;
- il programma di attuazione degli interventi nel tempo;
- le risorse economiche necessarie per l'esecuzione degli interventi e le fonti di finanziamento.

Nell'ambito della pianificazione nazionale e regionale (che basa la propria visione strategica sulla presenza dei "corridoi multimodali trans-europei" - rete TEN-T -, ovvero di percorsi internazionali attraverso i quali fluiscono merci, persone, energia e telecomunicazioni), l'aeroporto di Milano Malpensa, in particolare, si trova in prossimità dell'incrocio tra il "corridoio Reno-Alpi", che attraversa alcune delle regioni più densamente popolate ed economicamente più solide in Europa, e il "corridoio Mediterraneo", che costituisce il principale asse est-ovest della rete TEN-T ubicato a sud delle Alpi.

Il Piano Territoriale d'Area (PTA) di Malpensa, approvato con LR n. 10 del 12 aprile



1999, in quanto strumento territoriale e socioeconomico di riferimento per la pianificazione dell'area aeroportuale:

- ha delineato le condizioni per lo sviluppo dell'aeroporto in correlazione alle problematiche urbanistico-territoriali ed ambientali connesse con la realizzazione e l'esercizio delle strutture aeroportuali e delle reti di collegamento viabilistico e ferroviario;
- ha posto in correlazione gli effetti indotti dal potenziamento dell'aeroporto, nel contesto regionale e locale, con l'obiettivo, soprattutto in ambito locale, di valorizzare le opportunità ai fini dello sviluppo economico-sociale, minimizzando i rischi connessi all'impatto ambientale delle opere e degli interventi;
- ha previsto la realizzazione di opere viarie, indicate come "Interventi prioritari di definitiva individuazione" e finalizzate a migliorare sia i collegamenti con l'aeroporto della Malpensa che la viabilità dei comuni (Allegato A1 del PTA).

Il Piano Nazionale degli aeroporti (DPR del 17.09.15, n. 201), conferma la rilevanza strategica dell'aeroporto di Malpensa, individuato inoltre (insieme a Roma Fiumicino e Venezia) quale gate intercontinentale.

Il Programma Regionale Mobilità e Trasporti (DCR n. 1245 del 20.09.16) - strumento di programmazione integrata che configura il sistema delle relazioni di mobilità, sulla base dei relativi dati di domanda e offerta, confrontandolo con l'assetto delle infrastrutture esistenti e individuando le connesse esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto - riconosce la centralità dell'Aeroporto di Malpensa nel contesto dello sviluppo delle strategie regionali di sviluppo della mobilità e trasporti.

CONSIDERATO CHE

Gli obiettivi strategici del Masterplan aeroportuale 2035 devono inserirsi in un quadro di sviluppo che, oltre a riguardare il sistema aeroportuale lombardo, risulti coerente e motore anche della crescita sostenibile del territorio nel rispetto dell'ambiente e della tutela della salute dei cittadini, con ricadute positive sull'economia e sull'occupazione locali.

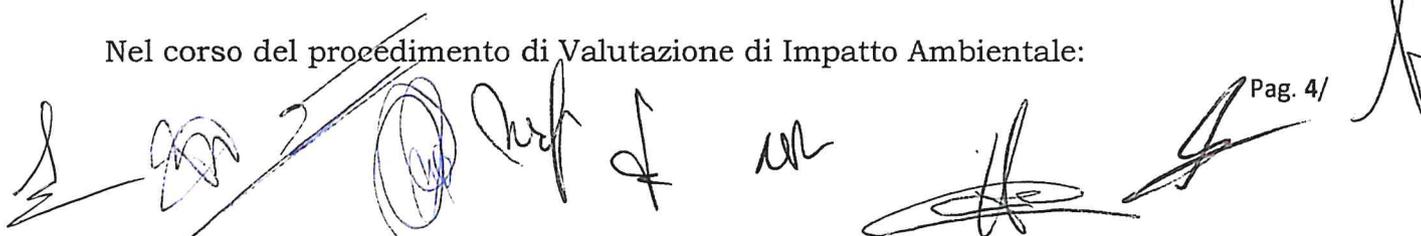
PRESO ATTO CHE

Il progetto "Aeroporto Milano Malpensa - Masterplan aeroportuale 2035", oggetto di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, si configura come principale quadro di riferimento per l'implementazione dei futuri interventi che interesseranno lo scalo, ed è stato sviluppato tenendo conto delle seguenti principali linee di indirizzo:

- razionalizzare gli assetti funzionali dello scalo di Malpensa;
- adeguare quali-quantitativamente le dotazioni aeroportuali al fine di rispondere alla domanda di traffico passeggeri e di traffico merci;
- migliorare l'accessibilità allo scalo,

e che la realizzazione del quadro degli interventi in progetto è stata suddivisa in tre fasi: 1° fase al 2025; 2° fase 2026-2030; 3° fase 2031-2035.

Nel corso del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale:



Pag. 4/

- Regione Lombardia, nell'ambito del procedimento regionale finalizzato all'espressione del parere al competente Ministero della Transizione Ecologica, ha formulato richiesta di integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale in data 30/9/2020;
- il Ministero ha formalizzato ad ENAC richiesta di integrazioni in data 19/4/2021;
- a seguito del deposito delle integrazioni, in data 16/11/2021 è stato ripubblicato sul sito web del competente Ministero l'avvio della nuova consultazione pubblica.

A seguito del deposito delle integrazioni allo SIA, il Proponente ha approfondito e valutato lo sviluppo dell'area cargo nelle seguenti aree:

- 2) Area sud-ovest (sviluppo infrastrutturale minimo)
- 2A) Area sud-ovest (sviluppo infrastrutturale esteso)
- 4) Area nord-ovest – Case Nuove (sviluppo infrastrutturale minimo)
- 4A) Area nord-ovest – Case Nuove (sviluppo infrastrutturale esteso)
- 7) Area sud – extra sedime
- 8) Area sud-ovest – extra sedime, tra S.S. 336 e fiume Ticino.

Tra le diverse alternative il Proponente ritiene percorribile unicamente la 7) in quanto risulterebbe:

- coerente con gli standard progettuali delle infrastrutture air-side definiti a livello internazionale (ICAO, EASA) per garantire la piena sicurezza delle operazioni;
- rispondente alle *best practices* di *airport safety & security* e di *airfield operations*.

Nel corso dell'istruttoria regionale VIA, che vede il coinvolgimento della Commissione istruttoria regionale per la VIA e degli Enti territoriali, i Comuni territorialmente interessati dal progetto Masterplan 2035 si sono espressi (durante la fase delle osservazioni al Progetto presentato, nel settembre 2020, e successivamente al deposito delle integrazioni nel dicembre 2021), sia con atti delle relative amministrazioni che in maniera coordinata per il tramite del Consorzio Urbanistico Volontario (nel seguito CUV) che vede rappresentati:

- Comune di Arsago Seprio
- Città di Cardano al Campo
- Comune di Casorate Sempione
- Comune di Ferno
- Comune di Golasecca
- Comune di Lonate Pozzolo
- Città di Samarate
- Città di Somma Lombardo
- Comune di Vizzola Ticino.

In tale ambito si sono altresì espressi anche la Provincia di Varese ed il Parco Lombardo della Valle del Ticino.

In generale i pareri di cui sopra, in particolare sull'alternativa 7 scelta dal proponente, sono risultati fortemente critici (Provincia di Varese) o negativi (Parco del Ticino, CUV e Comuni a quest'ultimo associati) soprattutto per i seguenti profili:

- eccessivo consumo di suolo in relazione all'ampliamento dell'area cargo sull'area dell'alternativa 7 con compromissione habitat brughiera di Tornavento;

A series of handwritten signatures and initials in black ink, including a large signature on the left, several smaller initials in the center, and a signature on the right. A vertical line is drawn on the far right side of the page.

- non approfondite le alternative progettuali che comportano minori impatti sugli habitat;
- “la presenza di alternative a minor impatto ambientale” ma non ritenute praticabili da SEA ed ENAC;
- mancata valutazione soluzioni infrastrutturali necessarie allo sviluppo aeroportuale, sia in termini ambientali (impatti cumulativi) che di realizzabilità;
- insufficienza delle misure previste per la riduzione dell’inquinamento acustico ed atmosferico ed in generale di compensazione/mitigazione degli impatti ambientali;
- necessità di limitazione dei voli cargo durante le ore notturne, oltre ad una serie di accorgimenti per limitare il rumore;
- necessità di integrare il Masterplan con la previsione di collegamenti efficienti con l’aeroporto e miglioramento della viabilità dei Comuni. In tale contesto, l’attuazione non più rinviabile di tutte le opere di collegamento già definite nel “Piano d’Area Malpensa”;
- necessità di garantire che lo sviluppo aeroportuale comporti positive ricadute sul territorio per il profilo socioeconomico ed occupazionale.

Stante il complesso delle criticità di cui sopra e, segnatamente, l’eccessivo consumo di suolo in relazione all’ampliamento dell’area cargo con compromissione habitat brughiera, su input del CUV, Regione Lombardia ha avviato, fin dal 2020, con i Comuni del CUV, la Provincia di Varese, il Parco del Ticino ed il Proponente numerose ed approfondite interlocuzioni proprio orientate a perseguire l’obiettivo di conseguire il necessario equilibrio tra lo sviluppo di un’infrastruttura di rilievo strategico a scala nazionale ed internazionale, la tutela dell’ambiente (e degli habitat pregiati presenti) e lo sviluppo territoriale in termini di positive ricadute economiche ed occupazionali.

Sulla scia dei pregressi incontri svolti tra Regione, EE.LL. interessati, Parco del Ticino e Proponente, il CUV con note del 21/12/2021 e del 9/2/2022, ha rivolto agli Assessori regionali delle Direzioni Ambiente e Clima, Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, Territorio e Protezione Civile osservazioni e contributi finalizzati ad attivare un confronto costruttivo tra i diversi portatori di interesse presenti nel territorio, al fine di garantire uno sviluppo equilibrato e sostenibile dell’aeroporto, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- sostenibilità ambientale dell’aeroporto di Malpensa;
- collegamenti con l’aeroporto e miglioramento della viabilità dei comuni;
- ricadute occupazionali e riqualificazione aree delocalizzate.

I confronti e le interlocuzioni svolti in questi ultimi mesi con i rappresentanti del CUV, degli Enti territoriali coinvolti nel procedimento di VIA, SEA ed ENAC, finalizzati alla disamina delle criticità emerse, hanno evidenziato margini di miglioramento, in generale, riguardanti in particolare:

- la sostenibilità ambientale dell’aeroporto;
- le azioni per la riduzione dell’inquinamento acustico ed atmosferico;
- l’efficientamento dei collegamenti con l’Aeroporto della Malpensa e il miglioramento della viabilità dei comuni limitrofi;
- le potenziali ricadute economiche ed occupazionali.

In relazione al tema generale della sostenibilità ambientale dell’aeroporto, Regione

Lombardia, con il supporto del Proponente e del Parco del Ticino ha avviato una ricognizione circa l'attuazione dei progetti di compensazione e di riequilibrio ambientale previsti nel Piano d'Area di Malpensa (Piano del Verde) che avevano proprio lo scopo di minimizzare i rischi connessi all'impatto ambientale.

PRESO ATTO, ALTRESÌ, CHE

In concomitanza con l'evoluzione progettuale del Masterplan in sede di istruttoria VIA e del più recente confronto svolto, si è preso atto della disponibilità del Proponente di ridurre l'area ricompresa nella recinzione aeroportuale nell'ambito dello sviluppo dell'area cargo come segue:

- 90 ha nel progetto depositato;
- 60 ha dopo il deposito delle integrazioni (ottobre/novembre 2021);
- 44 ha a seguito delle interlocuzioni più recenti (marzo 2022), come da planimetrie allegate.

Sulla questione inerente la collocazione della nuova area CARGO ed il più generale tema del consumo di suolo, risultano a confronto ipotesi e proposte differenti e in particolare:

- il CUV (in data 13.04.22) ha proposto un'alternativa di sviluppo dell'area cargo localizzata in un'area compresa tra quelle delle alternative 2 e 7 (Alternativa 9);
- SEA ed ENAC hanno valutato tecnicamente non percorribili le alternative identificate come 2 e 2A, per le motivazioni già espresse nello studio delle alternative, integrate con gli ulteriori approfondimenti richiesti in sede di confronto con gli stakeholder.

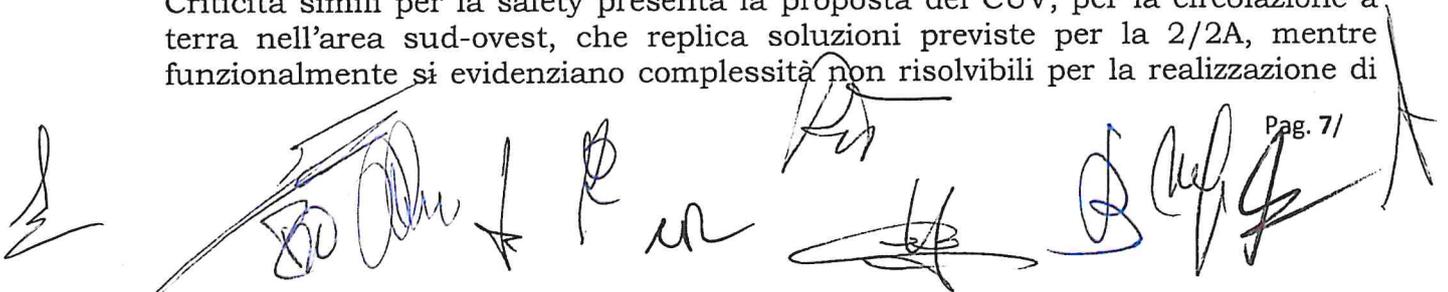
Tutte le alternative considerate rispettano le norme di riferimento per il dimensionamento di infrastrutture aeroportuali, ma queste ultime citate, sono state escluse anche perché presentano criticità relative alla safety aeroportuale di difficile gestione, oltre a problemi funzionali, che le rendono non idonee rispetto alla operatività prevista su tali aree per la movimentazione e l'assistenza degli aeromobili.

Anche le ulteriori varianti delle stesse proposte sia da Parco del Ticino che dai sindaci del CUV sono state confrontate e valutate.

Le ipotesi elaborate da Parco sono rielaborazioni delle già citate alternative 2 e 2A, che propongono un incremento di posizioni di parcheggio aeromobili, ma replicano le stesse criticità già analizzate per le configurazioni di partenza. In particolare, queste riguardano la configurazione e la posizione delle vie di rullaggio, per una parte rilevante non visibili dalla torre, con difficoltà di manovra per gli aeromobili e intersezioni aggiuntive su nodi complessi delle vie di rullaggio già esistenti.

Oltre ai temi di safety, le criticità funzionali e di security derivano dal replicare una inclusione land-side tra piazzale e vie di rullaggio, che comporta la situazione da evitare di alternare aree sterili ad aree pubbliche, soprattutto in adiacenza alle vie di rullaggio. A questo si aggiunge l'inadeguata area limitata e segregata disponibile per circolazione e stazionamento mezzi di terra, condivisa dalle due linee di magazzini.

Criticità simili per la safety presenta la proposta del CUV, per la circolazione a terra nell'area sud-ovest, che replica soluzioni previste per la 2/2A, mentre funzionalmente si evidenziano complessità non risolvibili per la realizzazione di



Pag. 7/

adeguate aree land-side a servizio dei nuovi magazzini lato SS336. La soluzione proposta inoltre è quella che presenta la più marcata interferenza con l'area pozzi di Lonate Pozzolo (presente anche nelle altre) che non rende disponibile tutta l'area ipotizzata.

La proposta invece di un utilizzo del T2 riconvertendolo almeno in una fase iniziale alle operazioni cargo, si scontra con la destinazione di tale infrastruttura ai passeggeri, prevista dal Masterplan e ineludibile a medio termine in funzione della ripresa in atto del traffico su Malpensa.

In conclusione, SEA ed ENAC riconfermano l'opzione 7 come l'unica percorribile.

Nel confronto tra le diverse alternative di sviluppo dell'area cargo l'alternativa 7, a sud del sedime aeroportuale, (rispetto alle altre alternative considerate: 2 e 2A; 4 e 4A; 8, e successivamente 9) è ritenuta da SEA e ENAC quella più rispondente agli standard progettuali delle infrastrutture air-side definiti a livello internazionale (ICAO, EASA) e l'unica idonea a garantire la piena sicurezza nella movimentazione degli aeromobili.

L'ampliamento dell'area cargo sarà realizzato per fasi in base al reale andamento del mercato e alle possibilità di sviluppo interno al sedime e indicativamente: 1° fase al 2025; 2° fase 2026-2030; 3° fase 2031-2035.

RITENUTO, DUNQUE,

di addivenire al superamento delle criticità emerse nel corso del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale attraverso l'implementazione delle azioni, degli interventi e delle opere definite nel seguente Protocollo d'intesa.

LE PARTI CONCORDANO QUANTO SEGUE

Articolo 1 - Finalità

Il presente Protocollo, nell'ambito della procedura di VIA in corso, a valle della conclusione degli iter autorizzativi connessi all'attuazione del Masterplan aeroportuale 2035 di Milano Malpensa, persegue la finalità di definire le azioni volte a garantire l'equilibrato sviluppo dell'aeroporto in coerenza con la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini residenti e dello sviluppo socioeconomico e territoriale.

Articolo 2 - Impegni delle Parti

Con la sottoscrizione del presente Protocollo di Intesa le parti si impegnano a:

2.1. Regione Lombardia

- a. Concludere la propria attività istruttoria (endoprocedimentale) in ambito VIA Nazionale, articolando nel proprio parere - da esprimersi al MITE e alla Commissione Tecnica Nazionale per la VIA - una relazione ambientale nella quale vengano espresse le necessarie prescrizioni in termini di sviluppo di progetti di compensazione/mitigazione ambientale e di monitoraggio degli effetti, nelle diverse fasi attuative del Masterplan, idonee a minimizzare l'impatto ambientale complessivo;

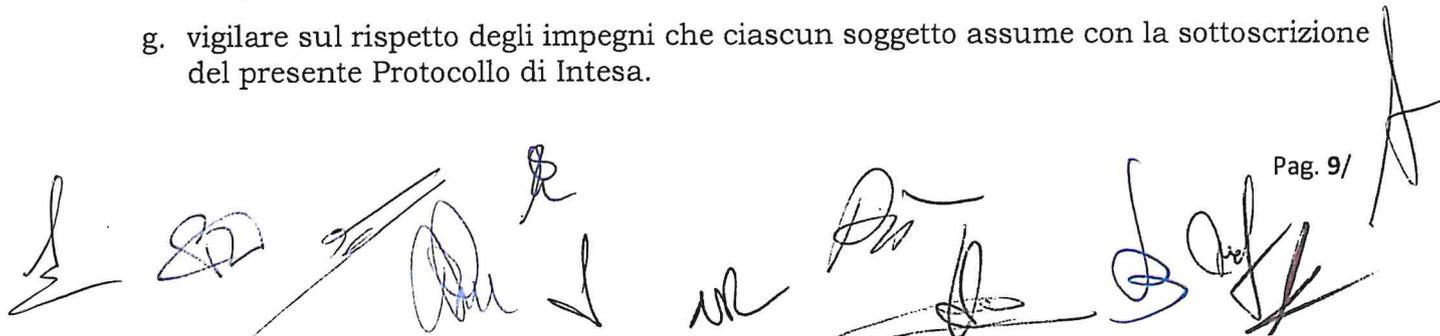


Pag. 8/

- b. istituire e presiedere, fin da subito, un tavolo di lavoro tecnico finalizzato a valutare e dettagliare i progetti di compensazione e di riequilibrio ambientale, nonché l'attuazione per fasi in capo al proponente come verranno definiti nel provvedimento di VIA ministeriale e sulla base dei contenuti della relazione ambientale allegata al parere regionale espresso al MITE. Tale gruppo di lavoro anticiperà l'operatività di un Osservatorio Ambientale che Regione si impegna a richiedere affinché venga inserito nel provvedimento ministeriale di VIA. Il tavolo tecnico e/o l'Osservatorio Ambientale avranno cura di verificare la puntuale attuazione dei progetti di compensazione e riequilibrio ambientale che verranno definiti, nonché, tratteranno lo sviluppo per fasi proposto da SEA;
- c. sulla base della ricognizione svolta sull'attuazione dei progetti di compensazione e di riequilibrio ambientale previsti nel Piano d'Area di Malpensa, concluso nel 2009, sempre nel tavolo di lavoro tecnico di cui sopra, definire termini e modalità per la realizzazione dei progetti non realizzati o realizzati solo parzialmente, anche attualizzandoli alla luce di quanto avvenuto nel corso del tempo e delle esigenze odierne;
- d. installare, con la supervisione di ARPA, le centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria (da inserire nella rete di quelle già esistenti) nei Comuni di Lonate Pozzolo e Somma Lombardo;
- e. per le opere relative all'accessibilità trasportistica e nell'ambito di un quadro complessivo che contempla già la realizzazione della Variante alla SS 341 - Lotto 1 Bretella di Gallarate e del Collegamento ferroviario MXP T2 - linea RFI del Sempione, favorire l'attuazione delle ulteriori infrastrutture stradali per l'accessibilità a Malpensa, identificate come segue (e rappresentate graficamente nella tavola allegata):
- a. Gruppo 1- Interventi di livello locale:
- Tangenziale di Arsago Seprio (di competenza della Provincia di Varese);
 - Tangenziale Ovest di Gallarate da Besnate (A8/A26) a Cardano al Campo (solo tratto in Cardano fino a via Papa Giovanni XXIII) - (di competenza della Provincia di Varese);
 - *Circonvallazione alla SP 28*, tratto da Via per Ferno alla zona industriale di Ferno.
 - Riqualifica/potenziamento di via Giusti in Somma Lombardo;
 - Bretellina di Samarate da Via Olearo a Via Milano;
- b. Gruppo 2 - Interventi di livello sovralocale:
- Tangenziale di Somma Lombardo;
 - Variante alla SS 341 - Lotto 2 Variante di Samarate;

anche impegnandosi a richiedere al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile l'inserimento nei futuri Contratti di Programma ANAS degli interventi del Gruppo 2, ove non già presenti;

- f. favorire la partecipazione di SEA all'Accordo di Programma per l'attuazione del "Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa";
- g. vigilare sul rispetto degli impegni che ciascun soggetto assume con la sottoscrizione del presente Protocollo di Intesa.



2.2. SEA/ENAC

- a. attuare i progetti di compensazione e di riequilibrio ambientale come saranno definiti nel provvedimento di VIA ministeriale e sulla base dei contenuti della relazione ambientale allegata al parere regionale espresso al MITE. Questi ultimi dovranno eventualmente essere coordinati con la revisione degli interventi pianificati nel Piano del Verde di Malpensa 2000 ricompreso nel Piano d'Area Malpensa cessato nel 2009;
- b. partecipare al tavolo di lavoro tecnico finalizzato ad elaborare i progetti di compensazione e di riequilibrio ambientale e all'eventuale Osservatorio Ambientale che dovesse essere istituito con il provvedimento Ministeriale di VIA;
- c. prevedere un'attuazione per fasi temporali distinte delle opere e degli interventi previsti dal Masterplan stesso. In particolare, in relazione all'espansione dell'area cargo, anche in considerazione della possibilità contingente di utilizzo delle piazzole di sosta e dell'area connessa al T2, di cui è comunque prevista la riattivazione quale terminal passeggeri, il masterplan prevede tre fasi articolate su orizzonte 2025, 2030 e 2035 ciascuna delle quali dovrà essere da subito accompagnata dalla realizzazione dei previsti progetti di compensazione e riequilibrio ambientale. Con specifico riguardo alla ricostituzione della brughiera, le fasi di sviluppo del masterplan, successive alla prima, saranno accompagnate dalla verifica degli esiti del monitoraggio ed eventualmente subordinate e/o rimodulate in funzione degli esiti positivi degli interventi di ricostituzione, conservazione e valorizzazione della brughiera, valutati dal tavolo tecnico di cui al punto 2.1;
- d. redigere a propria cura e spese tutti i livelli di progettazione delle infrastrutture stradali del Gruppo 1, come sopra riportate;
- e. al fine di preservare, la qualità della vita e del riposo dei cittadini residenti nell'intorno aeroportuale, nell'ambito delle proprie competenze:
 - promuovere l'introduzione di tariffe differenziate da applicare alle compagnie aeree, al fine di incentivare l'impiego di aeromobili di ultima generazione, quindi meno impattanti per il profilo rumore ed emissioni e di significative penalizzazioni tariffarie per le compagnie operanti voli notturni con aeromobili particolarmente impattanti dal punto di vista acustico;
 - e in raccordo con le attività e le competenze specifiche della Commissione Aeroportuale in merito alla zonizzazione acustica dell'aeroporto:
 - mettere in atto tutte le azioni possibili per limitare e ridurre il rumore aeronautico, in particolare durante le ore notturne e per le tipologie di aeromobili più impattanti;
 - garantire il corretto utilizzo delle SID di uscita degli aeromobili e la massima quota possibile di sorvolo dei centri abitati, prevedendo, in mancanza, l'applicazione di sanzioni/penalizzazioni;
 - migliorare e velocizzare l'attuale sistema di condivisione delle rilevazioni acustiche e dei tracciati radar;
- f. sostenere i costi di installazione delle centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria, supervisionate da ARPA, riattivando quelle già esistenti a Lonate Pozzolo e Somma Lombardo di cui al punto 2.2.e.;
- g. realizzare interventi di risparmio energetico, decarbonizzazione e produzione di

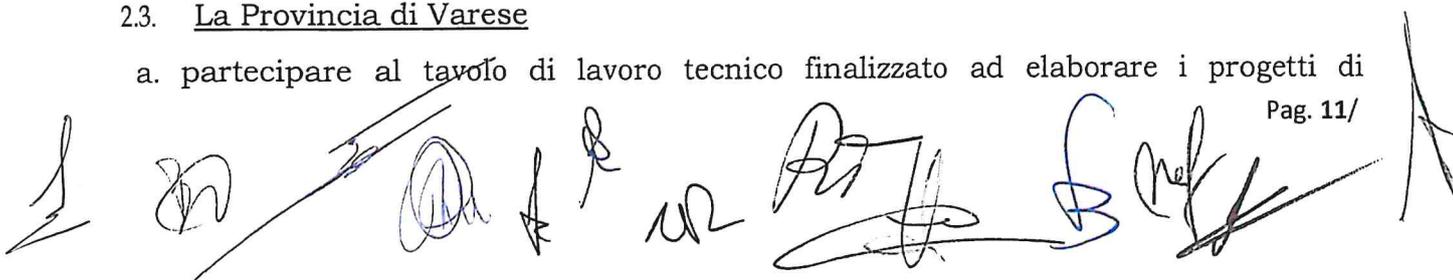


energia elettrica da fonti rinnovabili, da destinare a condizioni di particolare favore ai Comuni del CUV, con priorità al territorio interessato dall'espansione del sedime. L'obiettivo sarà perseguito tenendo conto della normativa di settore e utilizzando le opportunità più idonee fornite dalla loro evoluzione. Tra gli interventi valutabili, sono da considerare prioritariamente, a titolo esemplificativo, la realizzazione di impianti di produzione di energia rinnovabile sul sedime aeroportuale (preferibilmente nell'area a ovest dell'attuale Cargo City), interventi di riqualificazione energetica di edifici pubblici e di impianti di illuminazione;

- h. partecipare all'Accordo di Programma per l'attuazione del "Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa", mediante propria disponibilità ad effettuare investimenti, da definirsi in sede di Accordo di Programma, nelle aree delocalizzate, a partire dalla riqualificazione di quelle già indicate nelle integrazioni pubblicate nel corso della procedura VIA nel mese di novembre 2021;
- i. supportare le politiche di rilancio territoriale e dello sviluppo socioeconomico ed occupazione mediante:
 - l'istituzione di una "Academy" che si occupi, in sinergia con le agenzie già presenti nel territorio, della formazione e della riqualificazione del personale;
 - la realizzazione di sistema di accesso all'offerta di lavoro generata dalle attività dell'aeroporto in coordinamento con i vari sportelli Informagiovani comunali per favorire il continuo scambio di informazioni tra imprese e lavoratori del territorio;
- j. sottoscrivere le necessarie convenzioni con i Comuni interessati, in relazione alle modalità operative di gestione delle particelle ricomprese nel Masterplan regionale delle aree delocalizzate e delle relative opere ed interventi che SEA si impegna a realizzare;
- k. congiuntamente a ENAC sottoscrivere con i Comuni interessati le necessarie convenzioni per assegnare loro la gestione e la vigilanza delle aree di sedime aeroportuale non ricadenti all'interno della recinzione doganale e rese disponibili al territorio per servizi ecosistemici e riqualificazione ambientale (come da tavola allegata). La manutenzione delle stesse, in particolare per la gestione del verde, resterà in capo a SEA, secondo accordi stabiliti con i Comuni interessati e recepiti dalle citate convenzioni; le destinazioni puntuali e le relative funzioni delle aree oggetto di questi accordi, ricomprese tra quelle di demanio aeroportuale, rifunzionalizzate (area di circa 20ha tra Cargo City e SS336) o rese accessibili al territorio (area di circa 15ha a sud compresa tra sp14, sentiero di avvicinamento pista 35r, e perimetrale interna), saranno precisate nelle convenzioni stesse;
- l. partecipare con proprio cofinanziamento al raggiungimento degli obiettivi e alla realizzazione degli interventi contenuti nel presente Protocollo di Intesa, inclusi gli oneri derivati dalle prescrizioni fatte in ambito via e non contemplati nel presente protocollo, per un impegno economico di 25M€ (come da scheda di sintesi allegata).

2.3. La Provincia di Varese

- a. partecipare al tavolo di lavoro tecnico finalizzato ad elaborare i progetti di

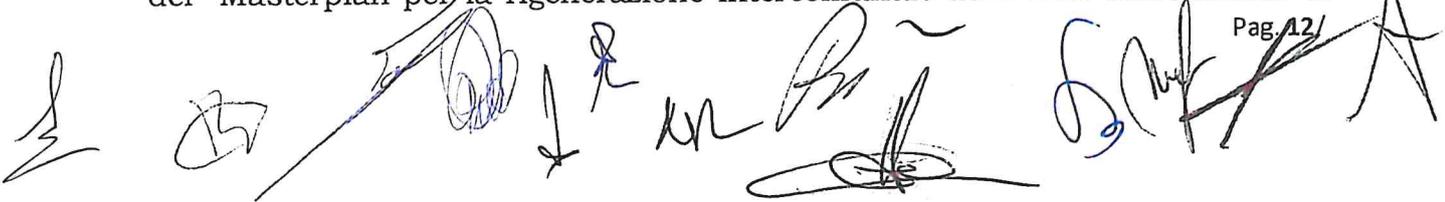


compensazione e di riequilibrio ambientale e all'eventuale Osservatorio Ambientale che dovesse essere istituito con il provvedimento Ministeriale di VIA;

- b. valutare la stipula di specifici accordi convenzionali con Regione Lombardia, al fine di contribuire, anche finanziariamente, alla realizzazione delle infrastrutture viarie di competenza provinciale o afferenti all'accessibilità Malpensa;
- c. supportare SEA nella progettazione delle opere stradali del Gruppo 1, sopra riportate e procedere, per quelle di competenza provinciale, alla relativa approvazione;
- d. valutare il cofinanziamento delle opere del Gruppo 1, individuando opportune fonti di finanziamento;
- e. inserire, ove non già presenti, nella propria pianificazione gli interventi infrastrutturali del Gruppo 1 e del Gruppo 2 per quanto di competenza.
- f. Valutare di concerto con i Comuni dell'Accordo Territoriale l'assunzione del ruolo di Promotore dell'Accordo di Programma per l'attuazione del "Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa", con il supporto tecnico di Regione.

2.4. Il CUV (i Comuni)

- a. a valle della sottoscrizione del presente Protocollo di Intesa e tenendo conto degli obiettivi ivi contenuti e delle azioni in capo ai soggetti sottoscrittori, esprimere proprio parere sulle integrazioni progettuali che il proponente del Masterplan depositerà al MITE in sede di prosieguo dell'istruttoria di VIA in corso;
- b. partecipare al tavolo di lavoro tecnico finalizzato a valutare e dettagliare i progetti di compensazione e di riequilibrio ambientale e all'eventuale Osservatorio Ambientale che dovesse essere istituito con il provvedimento Ministeriale di VIA;
- c. agevolare l'individuazione e/o la messa a disposizione di aree in cui realizzare gli interventi compensativi e di riequilibrio ambientale definiti dal tavolo di lavoro di cui sopra a valle della procedura di VIA;
- d. con riferimento al precedente punto 2.2k, sottoscrivere le necessarie convenzioni con ENAC e SEA per la presa in carico della gestione, e vigilanza delle aree di sedime aeroportuale non ricadenti all'interno della recinzione doganale, di cui la manutenzione, in particolare per la gestione del verde, resterà in capo a SEA, secondo accordi stabiliti con i Comuni interessati e recepiti dalle citate convenzioni; le destinazioni puntuali e le relative funzioni delle aree oggetto di questi accordi, ricomprese tra quelle di demanio aeroportuale, rifunzionalizzate (area di circa 20ha tra Cargo City e SS336) o rese accessibili al territorio (area di circa 15ha a sud compresa tra sp14, sentiero di avvicinamento pista 35r, e perimetrale interna), saranno precisate nelle convenzioni stesse;
- e. supportare SEA nella progettazione delle opere stradali del Gruppo 1, sopra riportate e procedere, per quelle di competenza comunale, alla relativa approvazione;
- f. garantire la conformità urbanistica degli interventi stradali sopra citati;
- g. i comuni dell'Accordo Territoriale valuteranno di concerto con la Provincia di Varese l'assunzione del ruolo di Promotore dell'Accordo di Programma per l'attuazione del "Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di



Malpensa”, con il supporto di Regione Lombardia.

Articolo 3 - Validità

3.1 Il presente Protocollo avrà durata di cinque anni tacitamente rinnovabili fino al termine previsto per il Masterplan in funzione dell’attuazione degli interventi compensativi definiti a valle del provvedimento ministeriale di VIA.

3.2 Le parti sottoscrittrici si impegnano a verificare che, in caso di conclusione positiva dell’iter approvativo del Masterplan (procedura VIA in corso e successiva Conferenza dei Servizi per la localizzazione dell’opera), l’eventuale quadro prescrittivo complessivo risulti coerente e congruo con gli impegni sopra indicati.

Articolo 4 - Comitato di Vigilanza

È istituito un Comitato di Vigilanza che ha il ruolo di vigilare circa sull’attuazione del presente Protocollo in relazione agli impegni assunti dai sottoscrittori. Il comitato di Vigilanza è presieduto dall’Assessore regionale competente in ambito ambientale e, oltre a questi, è composto da un rappresentante per ciascuno dei sottoscrittori del presente Protocollo di Intesa. Il Comitato di Vigilanza si riunisce almeno una volta all’anno.

Articolo 5 - Norme finali

Le Parti si danno reciprocamente atto che tutte le fasi e condizioni contenute nei sopracitati articoli debbano ritenersi essenziali. Nel caso di inesatto o mancato adempimento degli impegni in capo ai sottoscrittori del presente Protocollo, il Comitato di Vigilanza definisce modalità, anche sanzionatorie, termini e tempi per addivenire ad una soluzione.

Letto, approvato e sottoscritto.

Milano, 6 giugno 2022

Regione Lombardia

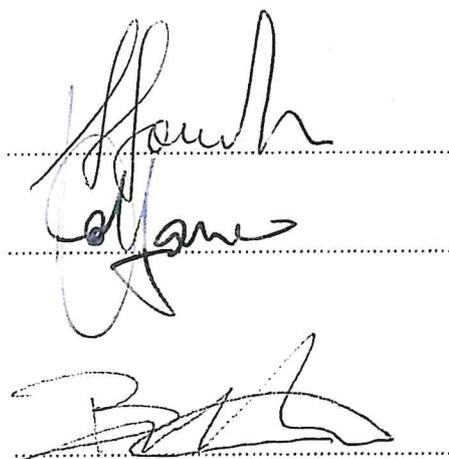
Il Presidente *Attilio Fontana*

L’Assessore all’Ambiente e Clima *Raffaele Cattaneo*

Provincia di Varese

Per il Presidente *il Vice Presidente*

Alberto Barcaro



The image shows three handwritten signatures, each written over a horizontal dotted line. The top signature is in dark ink and appears to be 'Fontana'. The middle signature is in dark ink and appears to be 'Cattaneo'. The bottom signature is in dark ink and appears to be 'Barcaro'.

SEA

L'Amministratore Delegato *Armando Brunini*



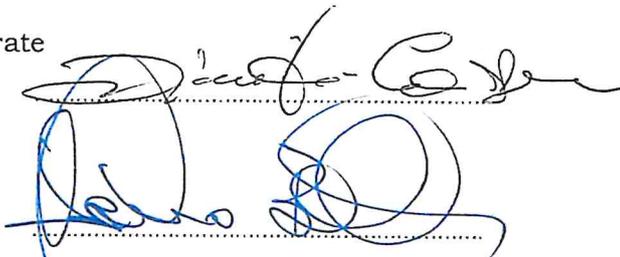
ENAC

Il Direttore Centrale Programmazione Economica e
Sviluppo Infrastrutture
Claudio Eminente



CONSORZIO URBANISTICO VOLONTARIO C.U.V.

Il Presidente C.U.V. e Sindaco del Comune di Casorate
Sempione Dimitri Cassani



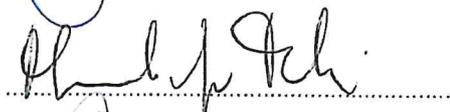
Comune di Somma Lombardo

Il Sindaco *Stefano Bellaria*



Comune di Arsago Seprio

Il Sindaco *Fabio Montagnoli*



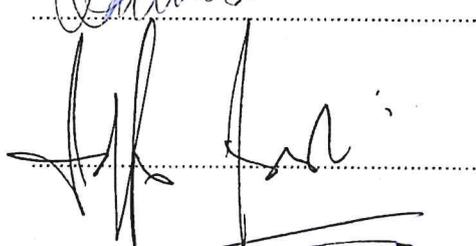
Comune di Cardano al Campo

Il Sindaco *Maurizio Colombo*



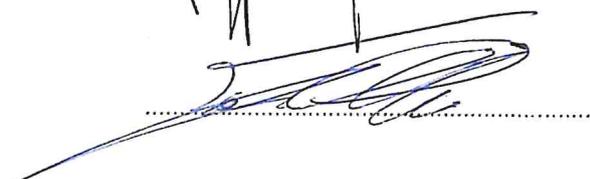
Comune di Ferno

Il Sindaco *Filippo Gesualdi*



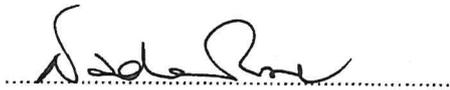
Comune di Golasecca

Il Sindaco *Claudio Ventimiglia*



Comune di Lonate Pozzolo

Il Sindaco *Nadia Rosa*



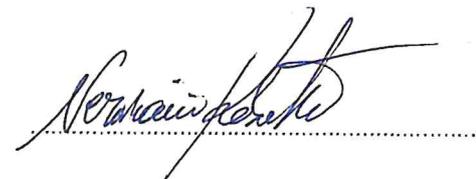
Comune di Samarate

Il Sindaco *Enrico Puricelli*



Comune di Vizzola Ticino

Il Sindaco *Roberto Nerviani*



Regione Lombardia

L'Assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile

Claudia Maria Terzi

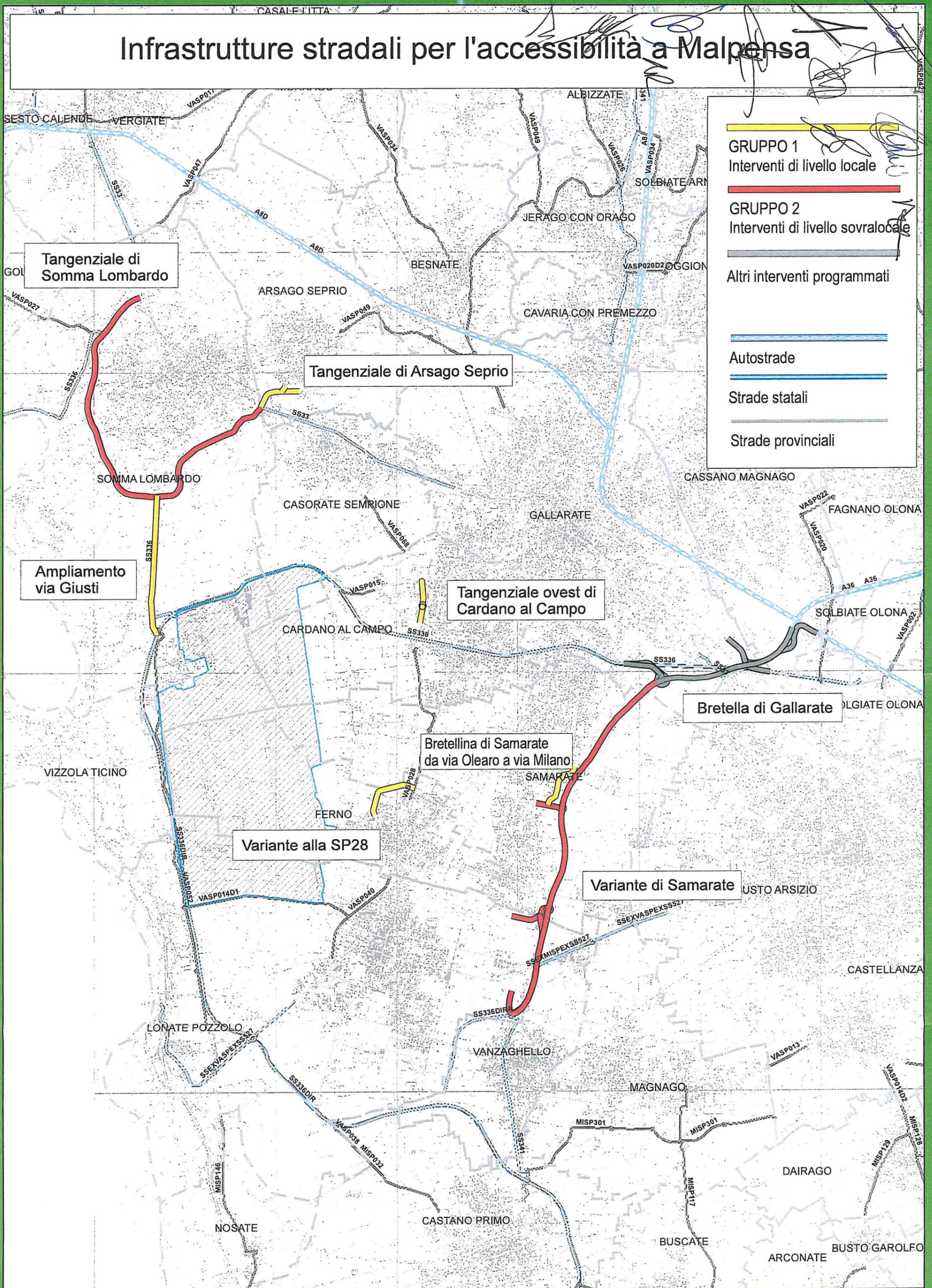
Firmato da:
CLAUDIA MARIA TERZI
Codice fiscale: TRZCDM74P70G1600
Valido da: 09-02-2021 12:16:09 a: 09-02-2024 02:00:00
Certificato emesso da: InfoCert Qualified Electronic Signature CA 3, InfoCert S.p.A., IT
Riferimento temporale: Marca Temporale (vedi le proprietà della firma)
Approvo il documento

L'Assessore al Territorio e Protezione Civile

Pietro Foroni

Firmato da:
PIETRO FORONI
Codice fiscale: FRNPTR75L23C816M
Valido da: 17-02-2021 11:55:26 a: 17-02-2024 02:00:00
Certificato emesso da: InfoCert Qualified Electronic Signature CA 3, InfoCert S.p.A., IT
Riferimento temporale: Signing Time: 08-06-2022 10:49:20
I approve the document

Infrastrutture stradali per l'accessibilità a Malpensa



Handwritten signatures and initials at the top of the page.

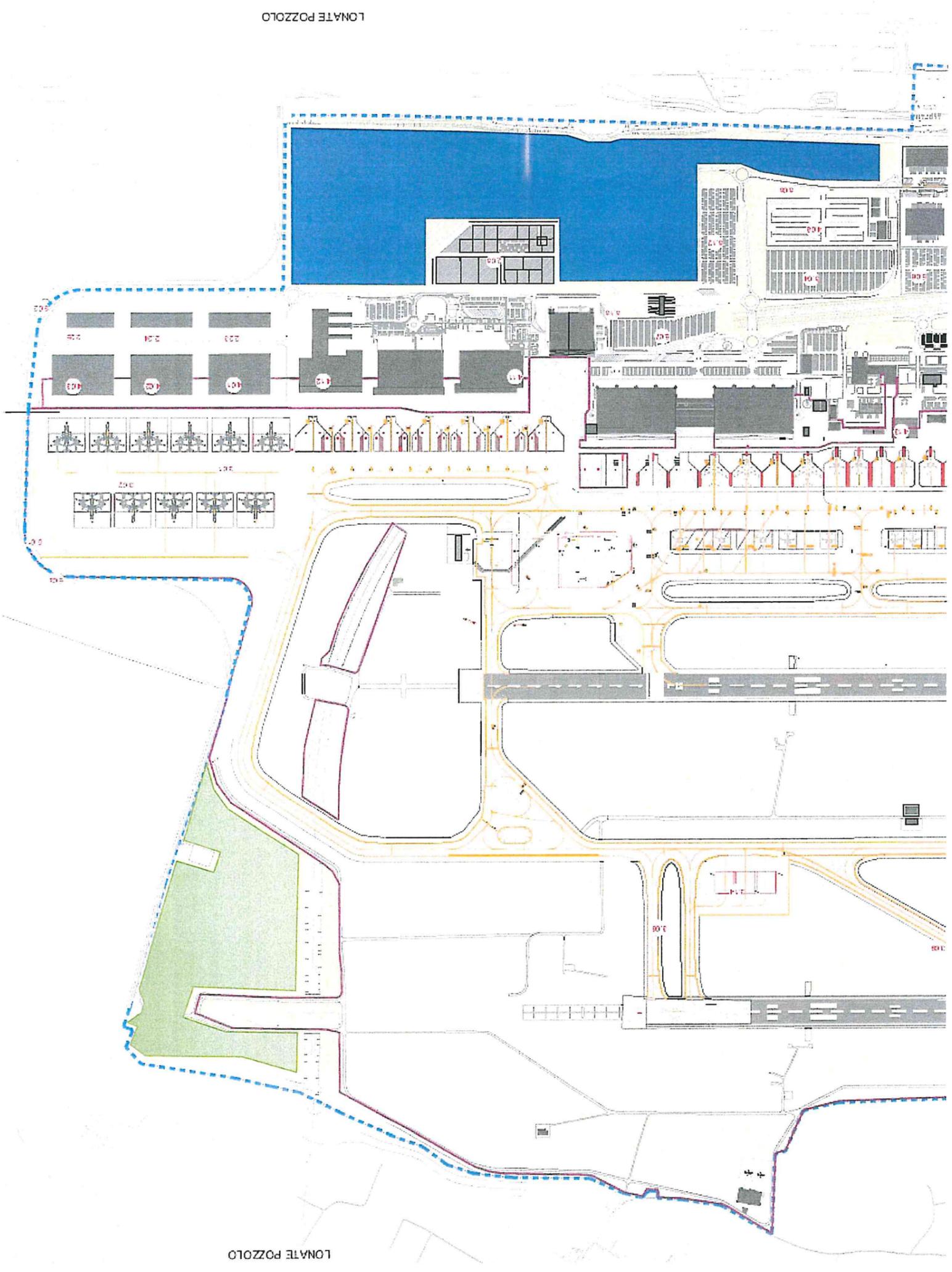
AREE DI RIFUNZIONALIZZAZIONE ENERGETICO – AMBIENTALE



**Sedime esistente da rendere fruibile
(circa 15ha)**



**Aree di rifunionalizzazione energetico –
ambientale (circa 20ha)**





Handwritten signatures and initials:
 M
 B
 A
 P
 M
 P

LEGENDA

1	Area di competenza dell'Ente Gestore
2	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
3	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
4	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
5	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
6	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
7	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
8	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
9	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
10	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
11	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
12	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
13	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
14	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
15	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
16	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
17	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
18	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
19	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)
20	Area di competenza dell'Ente Gestore (estensione)



AEROPORTO DI MILANO "MALPENSA"
MASTERPLAN 2035

Studio di Impatto Ambientale



SIA
 Sediare Aeroportuale - Sito di Rito
 Data febbraio 2025

T.02
 Scala 1:3.000

ABACO INTERVENTI DI MITIGAZIONE/COMPENSAZIONE

Gruppo interventi	Descrizione ipotesi di intervento	Previsti in integrazioni VIA Ottobre 2021
Aree delocalizzate	Presa in carico aree da Regione Lombardia Interventi inserimento territoriale, su aree delocalizzate Ferno e Lonate	Sì
Academy	Realizzazione sede presso aree delocalizzate	No
Mitigazioni e compensazioni per aree parco	Interventi di riqualifica ed espansione habitat pregiati (in particolare brughiera) secondo progettualità sviluppata da redattori SIA ed esperti naturalisti Restituzione all'uso pubblico di aree verdi in testata pista 17R e rifunionalizzazione per servizi ambientali parte delle aree in precedenza destinate a ulteriori sviluppi infrastrutturali (tra Cargo City e SS336)	Parzialmente (70% della proposta finale) No
Centraline monitoraggio qualità dell'aria	Riattivazione e gestione centraline Somma Lombardo e Lonate Pozzolo	No
Contributi per opere stradali	Progettazione interventi stradali di interesse locale	No
Interventi di decarbonizzazione sul Territorio, e fornitura a condizioni di favore energia da fonti rinnovabili	Interventi di riqualificazione energetica di edifici pubblici e di impianti di illuminazione Ipotesi Impianto fotovoltaico in sedime (solo quota eventuale fornitura energia verde a Territorio) con utilizzo parziale dell'area di 20ha tra Cargo City e SS336.	No
IMPORTO MASSIMO A CARICO DI SEA		25.000.000 €

