



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Segreteria particolare del Ministro Prof. Corrado Clini

Si trasmette la documentazione allegata visionata dal Sig. Ministro

- Ministro Prof. Corrado Clini
- Ing. Tullio Fanelli  
Sottosegretario di Stato
- Cons. Caro Lucrezio Monticelli  
Capo di Gabinetto
- Dott. Nicola Storto  
Dir. Gen. degli Affari Generali e del Personale
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Cons. Antonio Agostini  
Segretario Generale
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Sig.ra Franca Nardi  
Segretaria Particolare del Ministro
- Min. Plen. Vittorio Rocco di Torrepadula  
Consigliere Diplomatico del Ministro
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Paolo Puntoni  
Vice Capo di Gabinetto Vicario
- Dott. Antonio Strambaci  
Vice Capo di Gabinetto
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Sebastiano Serra  
Capo della Segreteria Tecnica
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott.ssa Maria Rosaria Pignataro  
Coordinatrice della Segreteria Tecnica
- Angela Neri
- Mazzei Diego
- Cons. Massimiliano Atelli  
Capo Ufficio Legislativo
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott.ssa Ilde Gaudiello  
Ufficio Legislativo
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Renato Grimaldi  
Dir. Gen. per la Protezione della Natura e del Mare
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- ~~Dott. Mariano Grillo~~  
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Mariano Grillo  
Dir. Gen. per lo Sviluppo Sost. il Clima e l'Energia (ad interim)
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Avv. Maurizio Pernice  
Dir. Gen. per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Salvatore Bianca  
Capo Ufficio Stampa del Ministro
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Jacopo Giliberto  
Portavoce del Ministro
  - Predisporre nota esplicativa
  - Predisporre risposta a firma Ministro
- Gasser Stephan



Il Capo della Segreteria del Ministro  
(Dott.ssa Manuela Campisi)



**PARCO LOMBARDO DELLA  
VALLE DEL TICINO**

**DIREZIONE**

***Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell'ambiente, qualità della vita***



  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Segreteria Ministro  
E prot **MINISTRO-2012-0004594** del 02/08/2012

**Ministero dell'Ambiente e della  
Tutela del Territorio e del Mare**  
Segreteria del Ministro  
Via Cristoforo Colombo 44  
Roma (RM)

Prot. nr 2012/ ~~4281~~ /516/int. CP/vp  
Magenta, 19 luglio 2012


**OGGETTO:** trasmissione Delibera C.d.G. nr. 64 del 18.07.2012 - "Osservazioni in merito alle integrazioni volontarie allo Studio di Impatto Ambientale relativo al Master Plan Malpensa".

In allegato si trasmette la delibera nr. 64 del 18 luglio 2012 con la quale il Consiglio di Gestione del Parco del Ticino ha espresso le proprie osservazioni e il parere in merito alle integrazioni volontarie allo Studio di Impatto Ambientale relativo al "Master Plan Malpensa"..

Ringraziando per l'attenzione, si porgono cordiali saluti.

IL DIRETTORE  
Arch. Claudio Pava



	<b>PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO</b>		
	<b>C.d.G.</b>	<b>Numero</b>  64	<b>Data</b>  18/07/2012
<b>OGGETTO: OSSERVAZIONI IN MERITO ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE RELATIVO AL MASTER PLAN MALPENSA.</b>			

## VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI GESTIONE

L'anno duemiladodici addi diciotto del mese di luglio alle ore 09.30 presso la sede del Parco Lombardo della Valle del Ticino, convocato nei modi previsti dallo statuto, si è regolarmente riunito il Consiglio di Gestione.

All'esame dell'argomento in oggetto, risultano presenti:

N.	COGNOME E NOME	CARICA	PRESENZE
1	<b>BELTRAMI GIAN PIETRO</b>	<b>Presidente</b>	<b>Presente</b>
2	<b>DUSE LUIGI ENZO EMILIO</b>	<b>Vice Presidente</b>	<b>Presente</b>
3	<b>BENEDETTI ALBERTO</b>	<b>Consigliere</b>	<b>Presente</b>
4	<b>FRACASSI MARIO FABRIZIO</b>	<b>Consigliere</b>	<b>Assente giustificato</b>

Presiede il Sig. BELTRAMI GIAN PIETRO, Presidente del Parco.

Assiste il Direttore-Segretario, Arch. Claudio Peja

**OGGETTO: OSSERVAZIONI IN MERITO ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE RELATIVO AL MASTER PLAN MALPENSA.**

Deliberazione C.d.G. n. 64 del 18/07/2012

**IL CONSIGLIO DI GESTIONE**

Premesso che con lettera del 28.05.2012 prot. n. 14540, SEA ha trasmesso al Parco del Ticino la documentazione relativa alle integrazioni volontarie alla documentazione che ENAC ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale. Nella citata nota di ENAC viene comunicato che *"in data 6 giugno saranno eseguite le pubblicazioni dell'avviso al pubblico relativo alla pubblicazione delle integrazioni volontarie"*, nel quale si specifica che entro il termine di sessanta giorni dalla data di pubblicazione chiunque abbia interesse ... può presentare in forma scritta le eventuali ulteriori istanze, osservazioni e pareri da inoltrare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

Richiamati i precedenti atti del Parco relativi all'argomento in oggetto:

- deliberazione A.C. n. 16 del 30.09.2006 avente per oggetto "Approvazione della Valutazione Ambientale Strategica dei programmi di sviluppo del sistema di trasporto" redatta dal Parco del Ticino;
- deliberazione A.C. n. 18 del 11.11.2006 avente per oggetto "Approvazione del documento relativo all'aeroporto di Malpensa";
- deliberazione C.d.A. n. 48 del 15.07.2011 avente per oggetto "Osservazioni in merito al "Master Plan Aeroportuale" di Malpensa ed al relativo Studio di Impatto Ambientale;
- deliberazione C.d.A. n. 57 del 14.09.2011 avente per oggetto "Osservazioni integrative in merito al Master Plan Aeroportuale di Malpensa e al relativo studio di impatto ambientale.

Considerato che:

- nel 1970 l'UNESCO diede il via al progetto MAB (Man and the Biosphere Programme) finalizzato ad istituire in molte parti del mondo "Riserve della Biosfera" (Biosphere Reserve: B.R.) attraverso le quali raggiungere essenzialmente tre obiettivi:
  - conservare la diversità biologica e culturale della B.R.;
  - utilizzare la B.R. per uno sviluppo, incentrato principalmente su popolazioni e comunità residenti, secondo modelli di gestione del territorio orientati allo sviluppo sostenibile;
  - utilizzare la B.R. come supporto logistico per ricerca, monitoraggio, informazione e comunicazione finalizzati alla promozione di conoscenza, consapevolezza, attenzione e responsabilità pro-ambientale nei comportamenti degli utilizzatori e gestori delle stesse B.R.
- in data 16 dicembre 2002 il Direttore Generale dell'UNESCO ha formalizzato l'ingresso della Valle del Ticino nel programma "Man and Biosphere" (MAB) dell'UNESCO, includendo il territorio dei Parchi Regionali Lombardo e Piemontese del Ticino tra le Riserve Mondiali della Biosfera;

- il riconoscimento del Parco del Ticino quale "Riserva della Biosfera" comporta l'accettazione dei vincoli paesaggistici ed urbanistici tesi al mantenimento ed alla salvaguardia dell'ecosistema;
- le raccomandazioni del Bureau del Consiglio Internazionale di Coordinamento del Programma MAB-UNESCO contenute nel documento di approvazione sono:
  - ampliare all'esterno dell'area MAB la zona di transizione al fine di coprire un campione più rappresentativo del paesaggio;
  - estendere l'area verso nord per ampliare la bioregione del Ticino secondo un approccio eco sistemico nel contesto dell'Accordo Italia-Svizzera del 1990, definendo una Commissione Internazionale per la gestione e la protezione del Ticino sopra-lacuale;

Vista la relazione tecnica, allegata alla presente deliberazione quale parte integrante, dalla quale emerge in sintesi quanto segue:

- si ritiene di riproporre le osservazioni contenute nella deliberazione C.d.A. n. 48 del 15.07.2011 avente ad oggetto "Osservazioni in merito al "Master Plan Aeroportuale" di Malpensa ed il relativo Studio di Impatto Ambientale" e nella deliberazione C.d.A. n. 57 del 14.09.2011 avente per oggetto "Osservazioni integrative in merito al Master Plan Aeroportuale di Malpensa e al relativo studio di impatto ambientale;
- per quanto riguarda il **quadro progettuale**, la documentazione integrativa presentata non sembra contenere alcuna revisione delle alternative di intervento esaminate dallo studio. Si ritiene pertanto opportuno ribadire le considerazioni già espresse al riguardo nella deliberazione C.d.A. n. 48 del 2011;
- in riferimento alla **stima della domanda**, è forse il caso di evidenziare che, di fatto, esse implicano, nelle due ipotesi indicate, una sostanziale invarianza dei traffici, che potrebbe destare qualche curiosità, in particolare per chi ricordi l'enfasi posta, negli anni scorsi, sull'importanza strategica attribuita all'assunzione, da parte dello scalo, di un ruolo di *hub* europeo. D'altro canto, la documentazione integrativa non sembra fare cenno alle ulteriori e più recenti evoluzioni, che hanno comportato il ridimensionamento dell'operatività di un altro, importante vettore europeo, il quale ha rinunciato ad utilizzare lo scalo come base operativa per i suoi voli da e per l'Europa meridionale. Comunque, in sede di valutazione d'impatto sembra difficile non riconoscere una certa importanza al costante monitoraggio dell'andamento dei traffici, che dovrebbe rappresentare un elemento di validazione permanente delle proiezioni di volta in volta effettuate. Confrontando le previsioni CLAS 2009 e le stime contenute nel Contratto di Programma, è possibile riscontrare che, nel corso del 2011, il traffico reale è risultato inferiore alla seconda proiezione di circa 700 mila passeggeri/anno, ed alla prima di ben 1,4 milioni di passeggeri/anno. Pur riconoscendo che un confronto su base biennale non è sufficiente a stabilire con evidenza la congruità di proiezioni estese ad intervalli di dieci o vent'anni, è però doveroso segnalare come il confronto effettuato non consenta di dissolvere i dubbi relativi ad un eccesso di ottimismo delle previsioni, sulle quali si basa la definizione dell'intero Master Plan. Volgendo inoltre l'attenzione all'andamento dei movimenti aerei, si può osservare che l'incremento riscontrato nel biennio (+2%) risulta ancor più distanziato dalle corrispondenti stime, contenute nel Contratto di Programma (+8%);

- per quanto riguarda i **passengeri ed i movimenti aerei**, a conferma di quanto evidenziato nel precedente parere, si può osservare che, fra il 2007 ed il 2011, la riduzione del traffico passeggeri (-19%) e di quello merci (-7%) è risultata decisamente inferiore – in valore assoluto – a quella registrata sul versante dei movimenti aerei (- 29%). Ne è risultato un sensibile incremento dei coefficienti unitari di carico, che sono passati, nel giro di soli quattro anni, da circa 109 a circa 126 passeggeri eq./movimento. Alla luce di tale andamento, appare ancor più difficile comprendere le ragioni per le quali il Master Plan basi le sue stime di occupazione delle piste di volo sull'ipotesi di una progressiva riduzione dei load factor degli aeromobili in decollo ed atterraggio;
- in riferimento alla **determinazione della capacità aeroportuale**, la documentazione integrativa presentata si limita a riprendere le considerazioni tecniche dei precedenti documenti. La valutazione di capacità dello scalo viene condotta assumendo un coefficiente medio di carico pari a 90 passeggeri/movimento, corrispondente a circa 27 milioni di passeggeri/anno. Anche alla luce delle osservazioni espresse nel precedente capitolo 5, tale valutazione può ritenersi assai cautelativa, ed in controtendenza rispetto agli andamenti osservati dei coefficienti medi di carico. Si ribadiscono pertanto le perplessità già espresse, relativamente al mancato approfondimento di questi aspetti, evidentemente cruciali per la valutazione dell'operatività dello scalo a lungo termine e, dunque, per le decisioni relative alla realizzazione della terza pista;
- in riferimento agli approfondimenti proposti relativi alla **componente paesaggio e beni culturali** (si segnala che la DGR 8/2121 del 2006, a cui ci si riferisce nella relazione, è stata abrogata dalla DGR IX/2727 del 2011), come già evidenziato nelle nostre precedenti osservazioni, il nuovo Master Plan va ad intaccare una delle zone più delicate e sensibili dal punto di vista della struttura paesaggistica locale e regionale, costituita dalle brughiere che crescono lungo l'orlo di terrazzo del Ticino, in una zona in cui i sistemi boschivi si trovano già in difficoltà, a causa della diffusione del fenomeno di insularizzazione degli ambiti residui. Nella documentazione integrativa presentata non vi è traccia di approfondimenti in riferimento alla delicatezza paesaggistica dell'area ed alla presenza della brughiera, ma, anzi, nella parte conclusiva della "Relazione paesaggistica" si legge che *"In sintesi, per la natura e la collocazione dell'intervento si ritiene che non vengano determinati impatti paesaggistici significativi e la modificazione indotta dalla realizzazione delle nuove infrastrutture non arrecherà modificazioni rilevanti ai caratteri dei luoghi."*, affermazione che non è assolutamente condivisibile proprio perché la realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan andranno a compromettere irreversibilmente un paesaggio ed un ambiente difficilmente riproducibili;
- per quanto riguarda la **componente idrica**, ed in particolare la tematica scarichi idrici, si ritiene che nella generica affermazione di voler contribuire all'adeguamento del depuratore di Sant'Antonino, peraltro gestito da altra Società, non risulta

depuratore) sul Ticino. Manca in particolare una valutazione in merito agli impatti derivanti dall'aumento delle portate idriche, sia dovute alla maggiore impermeabilizzazione dei suoli, sia al maggiore contributo idrico delle acque da depurare sui bacini di raccolta e disperdimento in falda in Comune di Lonate Pozzolo e quindi verso il Canale Industriale e il Fiume Ticino.

Per quanto riguarda i prelievi idrici, pur non entrando nel merito del modello concettuale del bilancio idrico utilizzato, a fronte di un incremento del prelievo idrico rilevante, quasi il doppio della situazione attuale (anche se riferito all'anno a maggior deficit idrico dell'acquifero), non si riscontra un approccio di sostenibilità all'uso della risorsa idrica;

- in riferimento alla tematica "**Suolo e sottosuolo**", non viene considerato come tema centrale da trattare "il consumo di suolo", rispetto al tema "consumo di terre ed inerti" per la realizzazione delle opere in progetto. Si sottolinea che:
  - le nuove superfici pavimentate riconducibili al macro-progetto 1 e 9, e quindi il conseguente consumo di suolo, assommano a 1.480.000 mq, pari al 44,5% delle superfici pavimentate totali previste dal Masterplan;
  - il non considerare come tema centrale il consumo di suolo è peraltro in contrasto con le recenti indicazioni di Regione Lombardia (DCR 21 dicembre 2011 – n. IX/341 per la predisposizione di un intervento legislativo sul valore del suolo come bene comune) a favore della promozione di un approccio equilibrato al tema per pianificare a medio e lungo termine interventi basati non solo sul contenimento del consumo di suolo, ma anche sul recupero, sullo sviluppo, sul miglioramento della qualità e della vivibilità del territorio;
  - a ciò si aggiunga il fatto che dal consumo di suolo deriva anche, come già detto anche nei precedenti pareri rilasciati, il consumo/ la perdita di habitat di pregio (vedi punto successivo), che attribuiscono un ulteriore, importante ed unico, valore intrinseco a tale componente ;
  
- nel capitolo "**Componenti naturalistiche**" l'estensore afferma che i temi centrali della valutazione, inerenti la considerazione dell'opera come esercizio sono i seguenti:
  - A. *Stress da inquinamento atmosferico sulla vegetazione;*
  - B. *Alterazioni microclimatiche intese in termini di fotoinquinamento sulla componente vegetazione e flora;*
  - C. *Bird strike e collisioni con la fauna terrestre;*
  - D. *Disturbo determinato dal traffico aereo sull'avifauna in termini acustico e visivo;*
  - E. *Fotoinquinamento sulla componente faunistica ed in particolare sull'avifauna;*
  - F. *Introduzione di specie alloctone ed infestanti.*

Si rileva che fra i punti elencati mancano le voci principali, dal punto di vista naturalistico, ossia:

- Sottrazione di habitat di interesse comunitario (inclusi negli elenchi di cui all'allegato II della Direttiva Habitat);
- Sottrazione di habitat di specie animali di interesse comunitario (inclusi negli elenchi di cui all'allegato II della Direttiva Habitat);
- Sottrazione di habitat di specie di uccelli di interesse comunitario (inclusi negli elenchi di cui all'allegato I della Direttiva Uccelli).

Nella relazione si tende a ignorare che la realizzazione delle opere sottoposte a valutazione comporterà l'eliminazione della brughiera di pianura più estesa nell'Europa meridionale, che ospita specie animali delle quali è stato riconosciuto il valore naturalistico elevato, e in diversi casi l'unicità delle condizioni che si riscontrano nell'area interessata alla realizzazione delle opere valutate. Fa eccezione un fugace accenno, a pagina 129, alla "Sottrazione e perdita di habitat determinata dalla realizzazione e dalla presenza delle opere infrastrutturali ed edilizie previste a Sud dell'attuale confine aeroportuale".

La realizzazione delle opere previste comporta l'eliminazione di una superficie stimata di 133,4 ha dell'habitat di interesse comunitario incluso in allegato I della Direttiva Habitat, denominato Lande secche europee, di 50,32 ha dell'habitat di interesse comunitario denominato Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale del *Carpinion Betuli*; di 37,20 ha dell'habitat di interesse comunitario denominato Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur*. La presenza di habitat di interesse comunitario e di popolazioni, anche significative, di specie di interesse comunitario che fanno di quest'ambito un'area ad elevata biodiversità, ha portato l'Ente Parco a inoltrare, con nota del 25 ottobre 2011 prot. 2011/11726 MB/VP, richiesta ufficiale a Regione Lombardia, e per conoscenza al Ministero dell'Ambiente e all'Unione Europea, per l'istituzione di un nuovo Sito di Importanza Comunitaria e Zona di Protezione Speciale denominato "Brughiere di Malpensa e di Lonate". Tale richiesta nasce in particolare dalla consapevolezza delle minacce insistenti su tale territorio e dall'obbligo morale e istituzionale di mettere in atto tutte le misure necessarie per la tutela e la valorizzazione delle emergenze naturalistiche presenti nel proprio territorio. In particolare, si ribadisce in questa sede quanto già segnalato nella relazione nella quale si descrivono i motivi che sostengono la richiesta di istituzione di un sito Natura 2000 nell'area. Ovvero la presenza di una popolazione relitta numerosa della specie di farfalla diurna *Coenonympha oedippus*, considerata la farfalla europea a maggior rischio di estinzione. Si ritiene che la sottrazione di cospicue superfici delle formazioni vegetali, che costituiscono altresì l'habitat di specie animali dell'allegato II e IV della Direttiva Habitat e dell'allegato I della Direttiva Uccelli configuri in modo evidente gli estremi per un facile ricorso alla Corte di Giustizia Europea e l'apertura di una procedura d'infrazione nei confronti della Regione Lombardia, quale Ente responsabile per l'applicazione delle due direttive citate, non essendo più giustificabile l'omissione dell'azione della tutela con la mancata conoscenza dei valori naturalistici presenti nell'area. A tal proposito si evidenzia come a seguito della gravissima situazione di degrado dei popolamenti forestali ricadenti nel SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso", sito posto a Nord-Ovest dell'Aeroporto di Malpensa, sia stato aperto il caso EU Pilot n. 1509/10/ENVI, relativo alla richiesta di informazioni di dettaglio circa le misure di salvaguardia e conservazione adottate dagli enti competenti nei siti SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso" e Zona di Protezione Speciale IT2080301 "Boschi del Ticino" a cui è recentemente seguito, avendo l'Unione Europea ritenuto inadeguate le misure di conservazione adottate, l'avvio di una procedura di infrazione contro Regione Lombardia. A seguito delle problematiche emerse in merito allo stato di conservazione del SIC in questione, la Regione ha quindi destinato al Parco un finanziamento per dotare il sito stesso di uno strumento di gestione finalizzato alla



conservazione degli habitat presenti; in tale sede è stato altresì richiesto di effettuare analisi riferite ad un territorio più ampio del SIC in questione in modo da comprendere gli altri ambiti residuali a brughiera presenti nell'area vasta, di cui la Brughiera di Malpensa rappresenta l'ecosistema meglio conservato e più importante da un punto di vista ecologico, paesaggistico e sociale;

- In merito all'impatto sulla **componente atmosferica**, le integrazioni al SIA, pur avendo attualizzato i dati presentati in precedenza ed avendo anche integrato le analisi con due modelli finalizzati alla definizione di due scenari di riferimento, non si ritiene possano essere esaustive per due principali motivi: I modelli prescelti per le simulazioni partono da presupposti, tutti da dimostrare, che nello Scenario Futuro vi siano profonde modificazioni del parco mezzi e delle condizioni di contesto che porteranno ad una significativa riduzione delle emissioni ed un conseguente miglioramento della qualità dell'aria. Per quanto riguarda i parametri identificati come rappresentativi per le valutazioni sull'eventuale contributo inquinante dell'aeroporto si fa riferimento solo ai seguenti inquinanti: SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM10, CO e idrocarburi non metanici, che possono solo in parte descrivere il contributo dell'aeroporto su un eventuale peggioramento della qualità dell'aria. Infatti, come già affermato nelle osservazioni al SIA, si ritiene le analisi avrebbero dovuto prendere in considerazione anche altri inquinanti, fra i quali gli IPA (Idrocarburi policiclici aromatici), indicatori delle combustioni incomplete veicolari e aeroveicolari e l'ozono troposferico, uno degli inquinanti dagli effetti fitotossici più marcati;
- per quanto riguarda il segnalato **effetto dell'inquinamento luminoso**, la relazione, al sottocapitolo 6.4.3 "I fenomeni di disturbo dell'avifauna", rimanda a generici adeguamenti a norme preesistenti rispetto al progetto valutato (Legge Regione Lombardia 27.03.2000 n. 17 riguardante "Misure urgenti in tema di risparmio energetico ad uso di illuminazione esterna e di lotta all'inquinamento luminoso"). A prescindere dalla considerazione che tali norme avrebbero dovuto essere tenute in considerazione in ogni caso, si rileva che l'intenzione di ridurre l'impatto attraverso una riduzione dell'intensità luminosa di cui si dà affermazione nel testo, resta generica.
- Per quanto riguarda gli approfondimenti relativi alle "**Componenti naturalistiche**", se per quanto concerne la parte vegetazionale si può assentire su un'adeguatezza della caratterizzazione, a fronte dei rilievi di campo effettuati (vedi anche punto successivo), ma totalmente inadeguato e carente risulta essere nel SIA, e negli approfondimenti in esame, il quadro faunistico da cui non si può prescindere nella determinazione degli impatti sulla componente naturalistica. Ciò in relazione soprattutto alla valenza ecologica dell'area interferita, recentemente interessata, come già detto, dalla proposta presentata dal Parco del Ticino per l'istituzione nell'area a sud del sedime aeroportuale di un Sito di Importanza Comunitaria/Zona di Protezione Speciale per la tutela delle brughiere di Malpensa e Lonate Pozzolo e delle specie animali di interesse conservazionistico ivi presenti.
- nel sottocapitolo 7.4.2 "La **sottrazione e la perdita di habitat**" si dà atto agli estensori di aver analizzato con cura le caratteristiche della vegetazione e della

flora dell'area che verrà occupata dalle opere del progetto. Emerge, correttamente, la necessità urgente di porre in atto misure di gestione attiva della vegetazione per porre freno alle pressioni derivanti dall'invasione della brughiera da parte delle specie legnose e in particolar modo delle specie esotiche. Ciò sarebbe possibile attraverso la predisposizione e l'attuazione di un piano di gestione nell'ottica della Direttiva Habitat.

- rispetto agli **interventi di compensazione**, si fa presente che le aree di compensazione, come individuate in figura 7.4-3 della relazione introduttiva, e in figura 10.1 delle integrazioni volontarie, sono localizzate in aree già occupate da brughiera o da formazioni forestali, pertanto risultano sicuramente inapplicabili, soprattutto alla luce dell'entità delle superfici da compensare, gli interventi indicati come 1 e 2. A ciò si aggiunge quanto già esposto nel precedente parere, ossia che la perdita del biotopo della Brughiera di Malpensa non è comunque mitigabile o compensabile con ripristini ambientali, in ragione dei seguenti fattori:

a) la brughiera si instaura su suoli peculiari, di solito molto poveri, alle cui condizioni le specie vegetali tipiche sono particolarmente ben adattate; in tutti gli altri casi, le specie vegetali del corteggio delle brughiere vengono sopraffatte da specie più vigorose;

b) nelle aree circostanti la zona in oggetto non esistono terreni ferrettizzati liberi, idonei alla ricostituzione di estensioni di brughiera su di una superficie almeno equivalente.

Inopportuno è inserire nelle aree di compensazione anche gli interventi previsti dal Piano cave (che non risultano comunque in capo a SEA) a fronte delle attività in essere negli ATE che non fanno presupporre un recupero imminente di tali aree a favore del ripristino della Rete Ecologica.

In sostanza si ritiene che, al di là della inapplicabilità degli interventi ambientali proposti, ad eccezione di eventuali interventi di miglioramento delle formazioni forestali, l'area di compensazione stessa, come individuata, per le sue caratteristiche intrinseche, non possa configurarsi come nuovo ecosistema/nuovo ganglio della rete ecologica. Quanto verrà perso con la realizzazione del polo logistico e della terza pista non può considerarsi quindi compensato anche nella logica di rete ecologica, anzi tale sottrazione di ambienti naturali, come già ribadito nel precedente parere rilasciato sul SIA, andrà a pregiudicare la connettività ecologica tra gli ecosistemi, protetti come SIC e ZPS; a ovest del sedime aeroportuale e gli elementi di naturalità residui posti a sud-est dello stesso.

Si evidenzia inoltre che:

- la realizzazione del polo logistico che si estenderà sino all'abitato di Lonate Pozzolo pregiudicherà definitivamente il corridoio ecologico peraltro individuato in figura 8.1 della relazione introduttiva, in direzione SO-NE nell'intorno dell'aeroporto;
- la realizzazione delle previsioni del Master Plan, pregiudicherà definitivamente la funzionalità di un'importante opera di deframmentazione e riconnessione ecologica nota come "corridoio ecologico di Tornavento", ponte verde che, attraverso l'interramento della ex strada provinciale e della nuova SS 336, consente oggi di salvaguardare la permeabilità ecologica tra la valle fluviale e gli ambiti forestali dell'intorno di Malpensa, oltre a fungere da collegamento ciclo-pedonale per i fruitori dell'area (Via Gaggio).

Inoltre, nulla si dice circa la fattibilità di misure compensative rivolte alle specie che si vedrebbero sottrarre l'unica isola di habitat primario rimasto in Pianura padana. La semplice dichiarazione di voler ricostruire altrove 50 ha di brughiera (sui 133,4 ha eliminati) su terreni degradati non consente di valutare l'efficacia per quanto riguarda il mantenimento delle condizioni idonee e l'adattamento alle nuove condizioni da parte della fauna caratteristica;

- la **Ricerca naturalistica – ambientale**, fornisce dati di presenza, supportati da rilievi di campo, esclusivamente per la componente avifauna all'interno del sedime aeroportuale.

In sostanza tali integrazioni non aggiungono ulteriori e significativi elementi di valutazione in più rispetto a quanto già esposto nel SIA; si ribadisce pertanto quanto già espresso nel precedente parere non ritenendo accettabile che il SIA di un progetto di questa portata, caratterizzato da impatti significativi, non sia accompagnato da un'approfondita analisi dello stato di fatto per quanto riguarda le specie faunistiche presenti nell'area soggetta a trasformazione, così come peraltro fatto per le componenti floristiche.

Alla carenza di dati sul quadro faunistico, si affianca, di conseguenza, la mancanza di valutazioni specifiche in merito ai potenziali impatti sulle specie presenti, tra cui molte di interesse conservazionistico, e quindi alla potenziale incidenza delle opere in progetto sul SIC/ZPS Brughiere di Malpensa e di Lonate Pozzolo. Rispetto altresì a quanto già richiesto, manca anche ogni valutazione sul SIC Paludi di Arsago, non considerato nello studio di incidenza allegato al SIA.

In aggiunta a ciò, gli approfondimenti, rispetto al SIA, non forniscono elementi tali da quantificare lo stress ambientale per flora e vegetazione derivante dal nuovo scenario e dall'inquinamento indotto, elemento ancor più importante, alla luce dello stato di degrado di molti habitat presenti nell'area in oggetto e nei siti Natura 2000 circostanti e del conseguente declino delle specie faunistiche ad essi legate.

- negli approfondimenti in merito alle **misure di mitigazione e compensazione** si afferma che gli interventi ambientali proposti, oltre a compensare la riduzione di aree naturali derivante dalla realizzazione delle opere infrastrutturali aeroportuali, sono finalizzati anche al recupero, in forma diversa, di quella porzione di interventi originariamente previste dal Piano del Verde del progetto Malpensa 2000 sulle aree militari e non ancora realizzati.

Ciò non è accettabile in quanto oltre a prevedere la completa eliminazione degli ecosistemi che erano stati individuati a suo tempo, come da tutelare in via prioritaria, viene, di fatto rimossa un'importante azione individuata al fine di ridurre l'impatto ambientale di Malpensa 2000.

Inoltre, quanto previsto dal Master Plan di Malpensa risulta in netto contrasto con gli obiettivi a suo tempo assunti dal Piano del Verde, laddove ci si prefiggeva in particolare di:

- sviluppare sull'intero territorio tecnologie e modalità di utilizzazione che risparmino il più possibile la natura e il paesaggio ..... assicurare, come superfici prioritarie per la difesa della natura e del paesaggio, le aree naturali e seminaturali di maggiore importanza .... sviluppare un sistema di collegamento funzionale a rete tra le suddette aree, mediante strutture paesistiche adatte, ubicate nei paesaggi intensivi;

- nelle aree forestali perseguire l'obiettivo della loro conservazione;

Visti i pareri favorevoli di regolarità tecnica e contabile, allegati al presente atto ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.L.vo 267/2000;

Con votazione unanime e palese

### DELIBERA

Per i motivi indicati in premessa e che si intendono qui integralmente riportati:

1. Di fare proprie le osservazioni contenute nell'istruttoria tecnica allegata al presente atto quale parte integrante e sopra riassunte.
2. Di ribadire il **parere negativo** al "Master Plan" dell'aeroporto di Malpensa per le motivazioni già contenute nella deliberazione C.d.A. n. 48 del 15 luglio 2011 e nella deliberazione n. 57 del 14 settembre 2011;
3. Di inviare alla Commissione VIA nazionale, in allegato alla presente deliberazione, anche la delibera C.d.A. n. 47 del 15.07.2011 avente per oggetto "Proposta di riconoscimento di nuovo SIC denominato "Brughiera di Malpensa", ricompreso entro i confini del Parco Lombardo della Valle del Ticino", già inviata al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in data 25 ottobre 2011.
4. Di impegnarsi a richiedere alla Commissione VIA nazionale un incontro sul territorio al fine di illustrare, in loco, la situazione ambientale del contesto in cui si inserisce il Master Plan ed in particolare l'area della brughiera.
5. Di inviare la presente deliberazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Rappresentanza permanente d'Italia presso l'UNESCO, Regione Lombardia.

Quindi

### IL CONSIGLIO DI GESTIONE

Con votazione unanime e palese

### DELIBERA

di rendere il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi e per gli effetti dell'art. 134 comma 4 del D. Lgs. 267/2000.



## PARCO TICINO

Allegato alla deliberazione  
C.D. n° 64 del 18.07.2012

**PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO**  
Area Servizi al Territorio  
Settore Urbanistica e Tutela del Paesaggio  
Sviluppo sostenibile:

*tutela della biodiversità e dell'ambiente, qualità della vita*

**IL PRESIDENTE**  
(Gian Pietro Beltrami)



Prot.n. 5478/12

Magenta, 12 luglio 2012

**OGGETTO: Istruttoria tecnica in merito alle integrazioni volontarie allo Studio di Impatto Ambientale relativo al Master Plan Malpensa.**

### 1. Premessa

Con lettera del 28.05.2012 prot.n. 14540, SEA ha trasmesso al Parco del Ticino la documentazione relativa alle integrazioni volontarie alla documentazione che ENAC ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale. Nella citata nota di ENAC viene comunicato che "in data 6 giugno saranno eseguite le pubblicazioni dell'avviso al pubblico relativo alla pubblicazione delle integrazioni volontarie", nel quale si specifica che entro il termine di sessanta giorni dalla data di pubblicazione chiunque abbia interesse ... può presentare in forma scritta le eventuali ulteriori istanze, osservazioni e pareri da inoltrare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

### 2. Articolazione delle integrazioni

La documentazione integrativa è costituita da:

- relazione introduttiva
- approfondimenti ambientali
  - allegato 1 – Accessibilità all'Aeroporto
  - allegato 2 – Valutazioni di impatto sulla salute e disponibilità di SEA
  - allegato 3 – Approfondimenti delle tematiche ambientali relative alle acque
  - allegato 4 – Ricerca naturalistica ambientale
  - allegato 5 – Relazione Paesaggistica
- Approfondimenti progettuali
- N. 44 elaborati grafici.

#### 2.1 Relazione introduttiva

La relazione introduttiva individua tre macro temi da approfondire:

1. inquadramenti preliminari;
2. presupposti del nuovo Master Plan;
3. quadro sinottico degli studi effettuati.

La prima parte ha avuto come obiettivo quello di fornire un quadro di sintesi dell'iter autorizzativo che ha condotto alla definizione della configurazione fisica e funzionale attuale dell'aeroporto di Malpensa, in particolare in relazione a:

- 31080-2043-21  
02/97210213
- Ufficio Urbanistica  
Via Isonzo, 1 - Pontevecchio - 20013 MAGENTA (MI) Tel. 02/97210213 Fax 02/97950607 - e-mail [urbanistica@parcoticino.it](mailto:urbanistica@parcoticino.it)
- l'attuazione delle disposizioni di carattere ambientale contenute nel DPCM 13 dicembre 1999 (cosiddetto "Decreto D'Alema);
  - l'iter della valutazione di impatto ambientale in corso.

Il Decreto D'Alema prevedeva:

- Punto A - "Interventi immediati sulle condizioni di esercizio", avente ad oggetto le modalità di gestione del traffico aereo con riferimento agli effetti sul rumore
- Punto B - "Interventi immediati di mitigazione e controllo", concernente ulteriori modalità gestionali del traffico aereo e misure di controllo, sempre con riferimento alla componente rumore;
- Punto C - "Ulteriori interventi di mitigazione e controllo", riguardante la stipula di un Accordo quadro di Programma volto ad definire un complesso di interventi di mitigazione e bonifica dell'impatto acustico, articolato per fasi temporali e priorità;
- Punto D - "Interventi a medio termine", inerente la definizione di un Accordo procedimentale teso ad individuare idonee azioni coordinate per tutte le componenti ambientali ed all'istituzione di un Osservatorio ambientale permanente avente il compito di controllare e vigilare sulle azioni di cui ai punti precedenti ed a quello presente.

In relazione alle disposizioni del decreto di cui sopra, nella relazione introduttiva vengono elencate le azioni svolte.

Il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 3 marzo 2000 (c.d. "Decreto Bersani") secondo quanto dichiarato nella relazione, ha verificato il positivo adempimento degli impegni di cui ai punti A, B e C del DPCM 13.12.1999.

La seconda parte analizza i presupposti del nuovo Master Plan. In estrema sintesi vengono riportati i contenuti dello "Studio propedeutico al Piano Nazionale degli Aeroporti" redatto su incarico di ENAC nell'anno 2009, che si conclude con la valutazione della valenza strategica degli scali nella rete nazionale e nella definizione di indirizzi e linee strategiche di intervento, per ciascun macrobacino di traffico, sui quali basare lo sviluppo della futura pianificazione nazionale. Lo studio assegna allo scalo di Malpensa "un ruolo di assoluto rilievo nel sistema aeroportuale italiano e sottolinea la necessità di interventi di potenziamento finalizzati a garantire la capacità necessaria a fronteggiare i futuri volumi di traffico e ad assicurare l'offerta di elevati standard di servizio".

Quindi, per quanto riguarda le previsioni di traffico passeggeri al 2030, la componente cargo, le strutture logistiche e il sistema delle piste di volo, nella relazione si afferma che il nuovo Master Plan è in sintonia ed allineato con quanto contenuto nello studio.

Infine lo studio sottolinea che occorre garantire un adeguato sviluppo dei sistemi di collegamento terrestre da e per l'aeroporto; su questo punto il Master Plan *"fornisce per quanto riguarda l'area esterna al sedime, ove la Società di Gestione non ha possibilità di intervento diretto – un quadro di riferimento che sostanzialmente coincide con quanto indicato dallo Studio (tale futura configurazione dei sistemi di accesso all'aeroporto viene considerata anche nell'ambito delle valutazioni proprie del SIA), mentre prevede espressamente – trattandosi di un intervento interno al sedime – il prolungamento della linea ferroviaria tra il Terminal 1 e il Terminal 2 e la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria al Terminal 2."*

Questa parte si chiude con la breve descrizione della proposta progettuale e degli obiettivi del Master Plan.

La terza parte riguarda il quadro sinottico degli studi effettuati ed in particolare contiene:

- Il grado di condivisione
- Malpensa 2030:
  - gli elementi centrali della realizzazione di Malpensa 2030
  - gli elementi centrali dell'assetto e del funzionamento di Malpensa 2030
  - le aree di intervento
  - i temi centrali del rapporto Malpensa 2030 – Ambiente : atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, componenti naturalistiche, rumore, salute pubblica, paesaggio
  - mitigazioni, compensazioni e monitoraggio.

## **2.2 Approfondimenti ambientali**

Gli approfondimenti ambientali si sono resi necessari in quanto la versione del SIA depositata per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, era datata marzo 2010 (il proponente non l'aveva inviata allora in quanto in attesa della pronuncia del Ministero circa il procedimento da seguire VAS o VIA) e pertanto alcune delle componenti ambientali analizzate nel SIA si sono basate su dati non più attuali. Le integrazioni volontarie, quindi, si sono poste l'obiettivo di attualizzare le informazioni ed i dati utili a caratterizzare le componenti ambientali.

Gli argomenti affrontati nel documento "Approfondimenti ambientali" sono:

- a) gli scenari di riferimento
  - b) il contesto di riferimento
  - c) il dettaglio delle fasi progettuali
  - d) la relazione tra il progetto e la componente atmosfera
  - e) la relazione tra il progetto e la componente ambiente idrico, suolo e sottosuolo
  - f) la relazione tra il progetto e la componente flora, fauna ed ecosistemi
  - g) la relazione tra il progetto e la componente rumore
  - h) la relazione tra il progetto e la componente paesaggio e beni culturali
  - i) sintesi in merito alle misure di monitoraggio e di compensazione previste.
- a) Per quanto riguarda gli scenari di riferimento, la relazione si è posta come obiettivi:
- contestualizzare alla data di elaborazione del documento (aprile 2012) gli scenari di traffico esposti da SEA;
  - evidenziare come sono mutate nel tempo (dalla data di elaborazione del SIA) le condizioni e modalità di accessibilità intermodale all'aeroporto;
  - analizzare come l'evoluzione tecnologica possa relazionarsi agli sviluppi previsti dagli scenari di traffico;
  - evidenziare quali saranno le modalità di utilizzo della terza pista.
- b) Per quanto riguarda il contesto di riferimento, obiettivo del documento è quello di analizzare l'ambito in cui si inserisce il progetto, prescindendo dalla definizione di quella che è l'area vasta di riferimento, oltre a contestualizzare la localizzazione delle opere in progetto a confronto con gli altri usi del territorio.
- c) Gli interventi previsti dal Master Plan sono stati distinti nei seguenti macro-progetti:
1. Espansioni Terminal 1;
  2. Nuovo "midfield satellite" e relativi piazzali di sosta aeromobili;
  3. Terza pista e infrastrutture correlate;

4. Collegamenti sotterranei tra Terminal 1 e "midfield satellite";
5. Riqualifica / espansione del Terminal 2;
6. Adeguamenti viabilità e sviluppo parcheggi auto;
7. Nuovi piazzali sosta aeromobili e hangar manutenzione;
8. Edifici di supporto / Enti di Stato / uffici / ecc.;
9. Nuovo "Parco logistico".

Rispetto ai macro-progetti, nel documento "Approfondimenti progettuali", sono stati dettagliati ed approfonditi i seguenti aspetti:

- descrizione delle opere previste e delle loro caratteristiche costruttive;
  - estensione, ubicazione e tipologia dei cantieri;
  - individuazione dell'equipaggiamenti tipo;
  - analisi dei movimenti di terra previsti;
  - analisi delle modalità di approvvigionamento delle materie prime, dei consumi idrici e della produzione di rifiuti e di effluenti;
  - analisi della relazione tra le opere in progetto e le procedure operative per la gestione del traffico aereo;
  - ubicazione e tipologia dei nuovi apparati luminosi.
- d) Nel capitolo relativo alla componente atmosfera sono stati aggiornati i dati contenuti nel SIA che risalivano al periodo 2004-2007, che presentavano alcuni superamenti dei parametri di riferimento per gli Standard dei livelli di qualità dell'aria. Ma al contempo evidenziavano un generale trend di miglioramento dei livelli di qualità.

Nelle integrazioni volontarie si è proceduto a verificare ed aggiornare i dati di qualità dell'aria, basandosi sulle informazioni desumibili per mezzo dalle banche dati pubbliche. In particolare si sono aggiornati i dati sino al 2010, analizzando i trend di riferimento per i due principali inquinanti (NOx e PM10). Sono stati poi trattati gli effetti in fase di cantiere, in particolare per i macro-progetti per cui si attendono gli impatti maggiori, e di esercizio.

#### Linee d'impatto in fase di cantiere

Gli impatti più significativi sulla matrice atmosfera durante l'allestimento di un cantiere sono quelli legati all'emissione di polveri, di conseguenza il cantiere per cui si attendono gli impatti maggiori è senza dubbio quello che sarà allestito per la realizzazione della terza pista. In esso è previsto il riporto di circa 2.000.000 m<sup>3</sup> di terra necessari al livellamento del terreno ed un volume complessivo di movimentazione pari a circa 2.500.000 m<sup>3</sup>. Si evidenzia come la quasi totalità dei movimenti di terra si manterrà all'interno del sedime aeroportuale, poiché si prevede che lo strato di terreno vegetale asportato dalle aree di intervento (indicativamente pari a circa 250.000 m<sup>3</sup>.) venga utilizzato per la formazione di nuove barriere antirumore poste lungo il perimetro sud e sud-est del sedime (aree più prossime al nucleo urbano di Lonate Pozzolo), mentre il materiale di riporto che non fosse già disponibile verrà ricavato da scavi eseguiti nell'area a sud delle piste esistenti che costituirà l'area di futura realizzazione degli interventi rientranti nel macro-progetto n. 9 "Parco logistico". Tale area di scavo si estenderà su una superficie di circa 30 ha. Il programma d'intervento prevede una durata totale del cantiere di circa 24 mesi e si stima possa avere luogo nel periodo 2015-2016. In dettaglio si prevede che le attività di movimentazione terreni possano avere luogo in un arco temporale di 18 mesi.



I risultati dello studio in relazione alle concentrazioni di PM10 rispettano gli standard di qualità dell'aria nazionali per concentrazioni a lungo termine

#### Linee d'impatto in fase di esercizio

Al fine di poter procedere alla stima degli impatti indotti sulla componente atmosferica dall'esercizio delle attività aeroportuali si è proceduto, in coerenza con quanto sviluppato nel SIA, ad implementare l'adozione di due modelli distinti utilizzati in serie. In particolare EDMS ha quantificato le emissioni per ogni inquinante derivante dalle operazioni aeroportuali, mentre AERMOD ha calcolato la dispersione in atmosfera degli inquinanti emessi e ne ha valutato le ricadute al suolo all'interno del dominio di calcolo.

I dati esposti rappresentano sia i risultati del modello per i due Scenari di Riferimento, che tengono conto solo del contributo dovuto alle emissioni dell'aeroporto, sia i valori "misurati" presso le centraline, che tengono conto anche delle altre fonti inquinanti presenti nel territorio.

#### Scenario Intermedio

##### **Ossidi di Zolfo**

Fra le aree SIC e ZPS, la maggiormente influenzata dalle emissioni di Malpensa è il SIC IT2010012 (Brughiera del Dosso), nella sua estremità adiacente al sedime aeroportuale, all'interno del quale il valore più elevato di media annua di ossidi di zolfo calcolato dal modello è  $2,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ; tale valore è inferiore al limite di  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  previsto dal D.Lgs 155/2010 per la protezione degli ecosistemi.

I dati provenienti da diverse fonti mostrano sempre il rispetto dei limiti di legge per quanto inquinante.

##### **Ossidi di Azoto**

Le aree SIC e ZPS maggiormente interessate dalle ricadute sono il SIC IT2010012 (Brughiera del Dosso) e la ZPS IT2080301 (Boschi del Ticino); l'estremità adiacente al sedime aeroportuale di queste aree è infatti attraversata dalla SS 336 e, proprio in prossimità dell'asse stradale il modello prevede una concentrazione media annua di ossidi di azoto pari a  $34,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , leggermente superiore al limite di  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  imposto dal D.Lgs 155/2010 per la protezione degli ecosistemi.

Con riferimento invece al valore del 99,8° percentile delle medie orarie, corrispondente al 18° valore di media oraria calcolato nell'anno, stimato dal modello in corrispondenza delle centraline di qualità dell'aria comprese nel dominio di calcolo, alla luce del confronto molto conservativo tra valori calcolati di NOx e limite normativo relativo al solo NO<sub>2</sub>, si rilevano tre superamenti del limite in corrispondenza dei tre recettori più prossimi al sedime aeroportuale (Ferno 392,75; Lonate Pozzolo 543,97; Somma Lombardo 774,41).

##### **Polveri Sottili**

Tutti i valori riportati in tabella stimati dal modello sia per lo Scenario Intermedio presso le centraline di qualità dell'aria sono ampiamente al di sotto del valore limite di  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  previsto dal D.Lgs 155/2010 per questo parametro. Dall'analisi dei valori stimati dal modello risulta altresì evidente come le polveri sottili non costituiscano un inquinante significativo nella valutazione degli impatti indotti al suolo all'attività di un Aeroporto.

### **Monossido di Carbonio**

Tutti i valori calcolati dal modello per lo scenario intermedio sono ampiamente al di sotto dei limiti previsti dal D.Lgs 155/2010 per la salute umana.

### **Idrocarburi Non Metanici**

Tutti i valori calcolati sono ampiamente al di sotto del limite imposto dal D.P.C.M. del 28/03/1983.

### **Scenario Futuro**

#### ***Ossidi di Zolfo***

Le ricadute tendono ad allungarsi verso Sud a causa dell'aumento del traffico aereo e della presenza della terza pista, mentre l'impronta si riduce nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale in corrispondenza delle aree di sosta degli aeromobili antistanti il Terminal 1 ed il Terminal 2, in quanto le emissioni di SOX in queste aree saranno notevolmente ridotte dall'utilizzo di GSE elettrici.

Fra le aree SIC e ZPS, quella maggiormente influenzata dalle emissioni di Malpensa nello Scenario Futuro è la ZPS IT2080301 "Boschi del Ticino", nella sua estremità adiacente alla porzione sudoccidentale del sedime aeroportuale, all'interno della quale il valore più elevato di media annua di ossidi di zolfo calcolato dal modello è 3,13  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , inferiore sia al valore massimo stimato dal modello per lo Scenario Intermedio (3,86  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), sia al limite di 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  previsto dal D.Lgs 155/2010 per la protezione degli ecosistemi.

Le concentrazioni medie annue attese al suolo per lo Scenario Intermedio e per lo Scenario Futuro sono molto simili.

#### ***Ossidi di Azoto***

Le ricadute tendono ad allungarsi verso Sud a causa dell'aumento del traffico aereo e della presenza della terza pista, mentre l'impronta si riduce nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale.

Tra le aree SIC e ZPS quella maggiormente impattata nello Scenario futuro è la ZPS IT2080301 – "Boschi del Ticino" per la quale, nella sua estremità confinante con la parte sudoccidentale del sedime aeroportuale, il modello stima una media annua di NOx pari a 36,65  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , contro un limite previsto dal D.Lgs 155/2010 per gli ecosistemi di 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Il punto di maggior impatto per la vegetazione è cambiato rispetto allo Scenario Intermedio ; in corrispondenza dell'area adiacente al sedime aeroportuale in prossimità del Terminal 1, in cui il SIC IT2010012 (Brughiera del Dosso) e la ZPS IT2080301 (Boschi del Ticino) si sovrappongono, il modello stima per lo Scenario Intermedio un valore di media annua per gli NOx di 34,7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , mentre nello Scenario Futuro, stante la riduzione di emissioni di NOx dovute a traffico stradale ed alle attività aeroportuali connesse al piazzale antistante il Terminal 1, tale valore si riduce a 12,08  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Con riferimento invece al valore del 99,8° percentile delle medie orarie, corrispondente al 18° valore di media oraria calcolato nell'anno, stimato dal modello in corrispondenza delle centraline di qualità dell'aria comprese nel dominio di calcolo richiamano, amplificandolo, l'andamento delle variazioni già riscontrato per le medie annue. Un aumento di tale parametro statistico è atteso presso la centralina di Lonate Pozzolo (aumento delle emissioni da traffico aereo), mentre una netta riduzione è attesa presso la centralina di Somma Lombardo (diminuzione delle emissioni da traffico stradale e GSE associati al Terminal 2).

### **Polveri Sottili**

Le concentrazioni medie annue attese al suolo per lo Scenario Intermedio e per lo Scenario Futuro sono molto simili. Si riscontra comunque una riduzione uniforme su tutti i recettori considerati.

### **Monossido di Carbonio**

Il valore più alto stimato dal modello per il parametro di legge si riscontra presso la centralina di Lonate Pozzolo, pari a 1.042 µg/m<sup>3</sup>, dieci volte inferiore al limite imposto dal D.Lgs 155/2010 che è fissato a 10.000 µg/m<sup>3</sup>.

e) Il capitolo si pone l'obiettivo di fornire approfondimenti al SIA in merito alle componenti ambiente idrico e suolo - sottosuolo.

Per quanto concerne l'Ambiente Idrico si è proceduto ad aggiornare i dati di qualità della componente ambientale, in accordo con quanto riportato nel documento "La qualità delle acque del Ticino, 10 anni di monitoraggio" (Parco del Ticino, 2011).

Si fornisce come approfondimento una valutazione degli impatti in fase di cantiere in termini di: sversamenti accidentali di prodotti chimici/combustibili stoccati ed utilizzati nell'area di cantiere; prelievi idrici. In merito, tali impatti vengono considerati di significatività ridotta.

Rispetto alla fase di esercizio, gli impatti valutati riguardano: scarichi superficiali; utilizzo di risorse idriche; impermeabilizzazione di nuove aree.

Riprendendo quanto riportato e dimostrato nello studio allegato (allegato 3), si conclude che:

- l'aumento di portata media da estrarre dai pozzi aeroportuali nel 2030 (142 l/s), è considerato compatibile con il bilancio globale del flusso idrico sotterraneo;
- l'impermeabilizzazione di nuove aree prevista dal Master Plan del 2030 non riduce, anzi aumenta la ricarica della falda in quanto le acque piovane (ad esclusione delle acque di prima pioggia) saranno collettate dalle superfici impermeabili, raggiungeranno le vasche di dispersione e contribuiranno alla ricarica dell'acquifero.

f) Negli approfondimenti relativi alla componente flora, fauna, ecosistemi si è deciso di focalizzare l'attenzione esclusivamente sulla componente avifauna, ritenendo il SIA valido per gli altri elementi della componente flora, fauna ed ecosistemi e confermando quindi lo stato ivi descritto.

In particolare l'aggiornamento tiene conto di due relazioni redatte e pubblicate nell'arco temporale 2010- 2011 relativamente all'avifauna e alla sua interazione con l'Aeroporto di Malpensa:

- "La migrazione degli uccelli nella Valle del Ticino, 2011", Parco del Ticino Lombardo;
- "Bird Strike Committee, 2010", ENAC.

Per quanto riguarda l'identificazione delle specie presenti nell'area di studio si conferma quanto è stato riportato nello SIA e si rimanda all'Allegato 4 degli Approfondimenti, consistente in un documento che sintetizza gli esiti della Ricerca Naturalistica Ambientale condotta nel 2007-2008 in merito al Rischio di impatto con volatili - Aeroporto Milano Malpensa (vedi oltre).

Si citano inoltre i dati relativi alla frequenza di collisioni registrati nel 2010, secondo quanto riportato nella relazione annuale del *Bird Strike Committee*: presso l'Aeroporto di Malpensa risultano essersi verificate 43 collisioni con volatili a fronte di 193.554 movimenti per un rateo complessivo di 2,22 impatti ogni 10.000 movimenti. L'analisi

condotta evidenzerebbe per l'Aeroporto di Malpensa un trend decrescente sia del numero degli impatti che del rateo (numero di impatti/numero di movimenti), evidenziando peraltro un livello di rateo di impatti presso l'Aeroporto molto basso se posto a confronto con i dati riscontrati presso gli altri Aeroporti italiani.

Si dichiara che la diminuzione del numero degli impatti è stata ottenuta attraverso l'implementazione di diverse azioni migliorative del sistema di prevenzione, tra cui integrazione dei mezzi di allontanamento, revisione dei sistemi di disinfestazione, utilizzo di vegetazione non attrattiva per l'avifauna, ecc.

Vengono richiamati gli studi condotti dal Parco del Ticino relativamente all'interferenza dell'inquinamento luminoso indotto da Malpensa sull'avifauna che forniscono una serie di dati in merito all'effetto attrattivo dell'aeroporto,

Anche rispetto agli studi considerati, gli approfondimenti ritengono valide le considerazioni riportate nel SIA e la stima degli impatti sulla componente flora fauna ed ecosistemi ivi descritta.

Vengono comunque approfonditi per la fase di cantiere i seguenti impatti:

- potenziali impatti sulla componente avifaunistica indotti dalla propagazione del rumore: tali impatti sono ritenuti trascurabili per i Macro Progetti 1 e 9 anche alla luce del contesto aeroportuale in cui verranno svolte le attività di cantiere;
- potenziali impatti sulle componenti flora e fauna indotti dalla dispersione di polveri: tali impatti sono giudicati di entità scarsa anche nelle immediate vicinanze del sito di intervento.

Rispetto alla fase di esercizio, sulla base di quanto emerso dall'approfondimento eseguito sul contesto attuale, viene presentato un approfondimento per quanto concerne gli impatti dell'attività aeroportuale sulla componente ornitica derivanti dall'incremento del traffico aereo previsto sino al 2030 e dall'inquinamento luminoso.

Rispetto al primo aspetto l'impatto legato al Bird strike risulta essere basso e prevalentemente associato a quei periodi di massima concentrazione di volatili migratori nell'area del Parco. Si dichiara inoltre la disponibilità di SEA a considerare azioni di mitigazione ulteriori e a prendere parte a progetti pilota per la riduzione ulteriore del numero di collisioni. Rispetto all'inquinamento acustico, si stima un impatto di entità mediamente significativa: le nuove valutazioni del rumore sono state condotte considerando un parco velivoli diverso da quello analizzato nel SIA, prevedendo aeromobili più moderni e quindi caratterizzati da livelli di emissione sonora inferiori.

Rispetto all'inquinamento luminoso, gli approfondimenti considerano l'impatto mediamente significativo, ma affermano che l'adozione di misure di controllo e limitazione unitamente all'applicazione delle prescrizioni espresse dalla Legge regionale 17/2000, permetteranno di ridurre i potenziali impatti sulla componente ornitica limitando in particolar modo quell'effetto attrattivo emerso dai monitoraggi condotti tra il 2000 ed il 2008 dal Parco.

- h) Gli approfondimenti relativi alla componente paesaggio e beni culturali riguardano l'analisi dettagliata dell'impatto paesaggistico del macro-progetto più rilevante: il macro-progetto relativo al Polo logistico. Inoltre sono stati approfonditi i temi relativi all'inquinamento luminoso e le possibili interferenze tra le attività di progetto e le "eventuali rilevanze archeologiche presenti nell'area". L'impatto paesaggistico finale su ciascuna unità è il prodotto del confronto (sintetico e qualitativo) tra il valore della

Sensibilità Paesaggistica e l'Incidenza Paesaggistica dei manufatti per ciascuna delle singole unità Paesaggistiche. In sintesi, per la natura e la collocazione dell'intervento i proponenti ritengono che non vengano determinati impatti paesaggistici significativi e la modificazione indotta dalla realizzazione delle nuove infrastrutture non arrecherà modificazioni rilevanti ai caratteri dei luoghi.

i) il capitolo di sintesi delle misure di monitoraggio, mitigazione e compensazione indica le linee di indirizzo per sviluppare quelle azioni di mitigazione e/o compensazioni necessarie ad accompagnare lo sviluppo dell'aeroporto, integrando e dettagliando quanto già esplicitato nello Studio di Impatto Ambientale. Tali linee di indirizzo, da condividere con gli Enti territorialmente interessati, porteranno alla definizione di un Documento Strategico di Integrazione Ambientale che individui gli interventi in modo puntuale e la modularità della tempistica.

L'analisi parte da una verifica critica degli interventi contenuti nel Piano del Verde di SEA, redatto nell'ambito di Malpensa 2000, e da una sintesi degli obiettivi di tale Piano che dovranno essere aggiornati nel successivo Documento Strategico.

Rispetto agli interventi del Piano del Verde si dichiara che SEA ha realizzato tutti quelli previsti su aree di proprietà o in disponibilità di SEA stessa, mentre per quanto riguarda gli interventi di Enti e soggetti pubblici su proprietà di competenza degli stessi, non risultano effettuati, in particolare, i seguenti interventi:

- Demanio Militare – Migliorie forestali per il recupero dei boschi e arredi su una superficie di mq 1.600.000;
- Demanio Militare – Migliorie forestale per il recupero dei boschi su una superficie di mq 135.000;
- Demanio Militare – conservazione della brughiera, sentieri didattici su una superficie di mq 800.000

Sono indicati anche gli interventi previsti su proprietà privata per i quali occorrerà, in fase di stesura del Nuovo Documento Strategico di Integrazione Ambientale, verificare lo stato di attuazione e soprattutto verificare e, se del caso, confermare la loro validità.

Gli ambiti di intervento che vengono individuati per la realizzazione delle opere di mitigazione e/o compensazione possono essere riassunti nelle seguenti categorie:

- ripristini e/o riqualificazioni di habitat naturali e seminaturali;
- riforestazioni;
- contributi pro-fauna;
- opere a verde: riguardanti soprattutto le zone nei pressi delle opere di progetto e concernenti interventi di mitigazione, da applicarsi lungo le recinzioni, sulle scarpate e in genere nei pressi dei manufatti.

Sulla base delle linee guida sopra indicate, SEA propone una serie di interventi:

a) Interventi Ambientali

1) Ricostruzione della brughiera, con le caratteristiche di quella presente oggi nell'Area di Sito, in aree già ora potenzialmente caratterizzate da brughiera e con notevoli affinità (microclimatiche, pedologiche, floristiche, ecc.) con l'esistente.

La ricostruzione dell'habitat della brughiera avverrà su area degradata di circa 50 ha, da focalizzare di concerto con il Parco Lombardo della Valle del Ticino, in un ambito immediatamente limitrofo l'aeroporto;

2) rimboschimento;

- 3) interventi di risanamento boschivo;
- 4) mascheramento dell'Aeroporto lungo il lato sud dell'area di ampliamento, in prossimità alle aree urbanizzate di Lonate Pozzolo;
- 5) Incremento delle risorse alimentari disponibili per i migratori attraverso la piantumazione di specie baccifere autoctone in aree che salvaguardino la compatibilità con la sicurezza del Volo;
- 6) Riambientamento e riqualificazione delle zone umide site in Località Casone (Provincia di Novara) e piantumazione di essenze vegetali per la realizzazione di aree di foraggiamento per l'avifauna;
- 7) Potenziamento della stazione di inanellamento denominata Casone;
- 8) Interventi di potenziamento della biodiversità in aree di pregio ambientale individuate dagli Enti Parco.

Questa prima sezione di interventi, oltre a compensare la riduzione di aree naturali derivante dalla realizzazione delle opere infrastrutturali aeroportuali, è finalizzata anche al recupero, in forma diversa, di quella porzione di interventi originariamente previste dal Piano del Verde del progetto Malpensa 2000 sulle aree militari e non ancora realizzati.

#### **b) Monitoraggi ambientali**

In aggiunta agli interventi puntuali si ipotizza di effettuare Campagne di monitoraggio periodiche, concordate con le Autorità Ambientali:

- 9) Su aree campione, con una frequenza non inferiore a tre annualità vegetative e per un periodo massimo complessivo di 10 anni, indagini relative allo stato di salute della componente boschiva e sulla presenza di specie alloctone vegetali, a riconosciuto rischio intrinseco;
- 10) Su aree campione, con una frequenza non inferiore a cinque annualità, indagini relative allo stato di conservazione delle specie e degli habitat naturali, di interesse comunitario, immediatamente adiacenti l'Aeroporto.

#### **c) Interventi Infrastrutturali**

- 11) Recupero della continuità di Via Gaggio con un percorso protetto in fregio all'area di espansione, con la ricollocazione delle testimonianze storiche presenti nell'area, in accordo con Parco e Soprintendenza;
- 12) Realizzazione di un intervento che valorizzi gli aspetti storici, naturalistici e paesaggistici e possa costituire un momento di formazione e di promozione culturale per le scuole e per l'intero territorio;
- 13) Rimodulazione, in accordo con l'Ente proprietario, della viabilità stradale provinciale in sostituzione dell'attuale SP14;
- 14) Riqualificazione della SP 527, con mascheramento dell'area aeroportuale attraverso piantumazione arborea;
- 15) Costruzione di una rete ciclopedonale in adiacenza all'area di espansione che si integri con la rete presente nel territorio;
- 16) Verifica con Regione Lombardia della possibilità di un intervento sulle aree già oggi delocalizzate attraverso la demolizione degli edifici residenziali esistenti (non più compatibili con la vocazione delle aree).
- 17) Realizzazione e/o trattamento delle infrastrutture viabilistiche interne al sedime aeroportuale con prodotti fotocatalitici;
- 18) Studio preliminare e verifica della fattibilità tecnico-economica di un collegamento Centrale di cogenerazione aeroportuale con la rete del comune di Lonate Pozzolo;

- 19) Analisi puntuale delle aree da acquisire in relazione alle previsioni di sviluppo contemplate dal Master Plan ed avvio da parte di SEA delle procedure di acquisizione previste dalla vigente normativa;
- 20) Studio di forme di incentivazione all'utilizzo biocarburante (biofuel) da parte delle compagnie aeree.

1)

### **2.3 Approfondimenti delle tematiche ambientali relative alle acque**

L'allegato fornisce un aggiornamento del SIA 2010 relativamente al quadro di riferimento progettuale e ambientale. In particolare, si fornisce una stima dell'incremento dei consumi idrici che passeranno dagli attuali 2 milioni di metri cubi (corrispondenti ad un prelievo di 64 l/s) ai 4,5 milioni di metri cubi (142 l/s) allo scenario 2030. In merito, si dichiara che la potenzialità dei pozzi esistenti sarebbe più adeguata a soddisfare la media prevista al 2030

Viene inoltre fornita una stima e valutazione degli impatti, in particolare, in relazione all'andamento freaticometrico e al bilancio idrico della falda.

### **2.4 Ricerca naturalistica ambientale**

La Ricerca naturalistica – ambientale riferita al periodo luglio 2007 – giugno 2008 ha avuto come obiettivi l'identificazione dei volatili e dei mesomammiferi (lepre, coniglio) presenti in aeroporto, e valutazioni della loro presenza e distribuzione, oltre alla caratterizzazione vegetazionale dell'area

L'area di studio considerata è composta dal sedime aeroportuale e dalle adiacenze dell'aeroporto. I rilevamenti ornitologici (2 al giorno per 22 giornate di rilevamento tra luglio 2007 e giugno 2008) sono stati condotti all'interno del sedime utilizzando come transetto la strada perimetrale dell'aeroporto.

Il numero totale di specie di uccelli rilevate è stato di 44, di cui 10 riconosciute come specie target che possono costituire un rischio maggiore per gli eventi di Bird Strike; inoltre è stata registrata spesso la presenza di Lagomorfi (lepri e conigli selvatici) e in alcuni casi di una o più volpi.

La ricerca analizza nel dettaglio la distribuzione delle specie target nel sedime aeroportuale (cornacchia, allodola, gheppio, colombo, poiana, rondine, rondone, storno, gazza, fringuello).

Rispetto alla contestualizzazione ambientale dell'aeroporto, la ricerca descrive l'ambiente di brughiera e per la componente faunistica richiama studi pregressi (La Greca, 1980 – Merigi, 2004).

Lo studio conclude che *“considerata la grande mobilità degli uccelli e la potenzialità che questi hanno di frequentare praticamente tutti gli ambienti sia rurali che urbanizzati, il rischio di bird strike è potenzialmente presente in qualsiasi localizzazione aeroportuale. Particolarmente alto è il numero di impatti con rapaci quali gheppio e poiana; per queste due specie pesano in modo particolare i tipi di comportamento e la continua ricerca di cibo (micromammiferi, insetti) negli spazi aperti dell'aeroporto.*

*Anche la temporalità degli eventi di impatto rientra nelle previsioni esprimibili sulla base del Fattore di Rischio di Bird Strike in quanto il maggior numero di eventi (giugno ottobre) ricade all'interno di uno dei tre massimi espressi dall'andamento di tale fattore di rischio. Le contestualizzazioni rilevate ed il grado di affidabilità delle previsioni sopra presentate,*

*certamente indicano un effettivo fattore di rischio d'impatto dovuto ad una presenza di volatili numericamente rilevante e con specie di alta pericolosità intrinseca".* Rispetto alla presenza di mammiferi all'interno del sedime aeroportuale, si registra la presenza tra i meso ed i macromammiferi sia di volpi che di lepri e conigli.

*"I fattori di pericolosità di tali specie sono stati ben contestualizzati (Davis et al., 2003) e di conseguenza il loro reale coinvolgimento in eventi di impatto con aeromobili. Tuttavia le possibilità di controllo sono decisamente scarse per i costumi elusivi e le abitudini prevalentemente notturne nonostante che le possibilità di danno, dovuta all'attività di scavo di tane nel terreno, richiedano interventi efficaci. Se tali interventi sono da escludere per volpe e coniglio (salvo interventi cruenti e largamente invasivi), per la lepre si può suggerire una incentivazione delle catture da parte delle autorità provinciali usando la sede aeroportuale come una zona di ripopolamento e cattura".*

La ricerca indica infine la necessità di un'attenta gestione faunistica dell'area circostante l'aeroporto, a fronte della localizzazione dello scalo in un ambiente ad alta recettività per gli uccelli, come circostanziato, nella contestualizzazione ambientale. *"Il suggerimento è quello di aprire un tavolo di lavoro con l'Amministrazione Provinciale perché nella redazione della pianificazione faunistico-venatoria di legge sia congruamente inserita l'area aeroportuale, nell'ottica di concentrarvi tutte quelle azioni che possano portare ad una rarefazione/disincentivazione delle presenze ornitiche nonché di quelle relative ai lagomorfi".*

## **2.5 Relazione Paesaggistica**

La relazione paesaggistica stima l'incidenza che il Master Plan avrà sul contesto territoriale in cui è inserito.

Ai sensi della normativa vigente in materia (viene erroneamente citata la DGR 2121/06 abrogata dalla DGR 2727/11 n.d.r.) sono stati analizzati due temi fondamentali:

- lo studio dei caratteri di tipo fenomenico - percettivo, dove il paesaggio si definisce in funzione e tramite l'uomo, in una accezione estetico -conoscitiva, legata alla conoscenza visiva, alla considerazione delle forme visibili in relazione a nozioni e giudizi di carattere estetico;
- la considerazione degli aspetti di natura propriamente scientifica, in cui il paesaggio si definisce come realtà soggettiva ed autonoma, che fonda le proprie radici nelle scienze naturali e si basa sullo studio scientifico degli elementi della natura.

L'impatto sul paesaggio è valutato per ogni unità paesaggistica riconosciuta, mediante il confronto tra la *"Sensibilità paesaggistica"* ed il grado di *"Incidenza paesaggistica dell'opera"*.

Pertanto la relazione paesaggistica è così articolata:

- *analisi del contesto paesaggistico*, in cui sono esaminati gli ambiti vincolati (si evidenzia che tra gli strumenti di pianificazione paesaggistica non viene neanche citato il P.T.C. del Parco n.d.r.), gli elementi di identità e i caratteri paesaggistici;
- *valutazione dell'incidenza paesaggistica del progetto*, in cui l'intervento è valutato in relazione alle trasformazioni territoriali e alle alterazioni introdotte nell'assetto delle configurazioni paesaggistiche tutelate.

Svolti tutti gli approfondimenti relativi a quanto sopra citato, la relazione paesaggistica si conclude con la *"Valutazione dell'incidenza paesaggistica"* del nuovo Master Plan.



Le interferenze paesaggistiche determinate dalla realizzazione del progetto sono principalmente determinate, si legge nella relazione, dall'occupazione di suolo necessaria alla realizzazione della terza pista, con le relative apparecchiature e servitù, dallo sviluppo dell'area cargo e del Parco Logistico, dallo sviluppo dell'area di manutenzione e supporto a nord-ovest del sedime.

La valutazione dell'incidenza paesaggistica è strutturata nei seguenti punti:

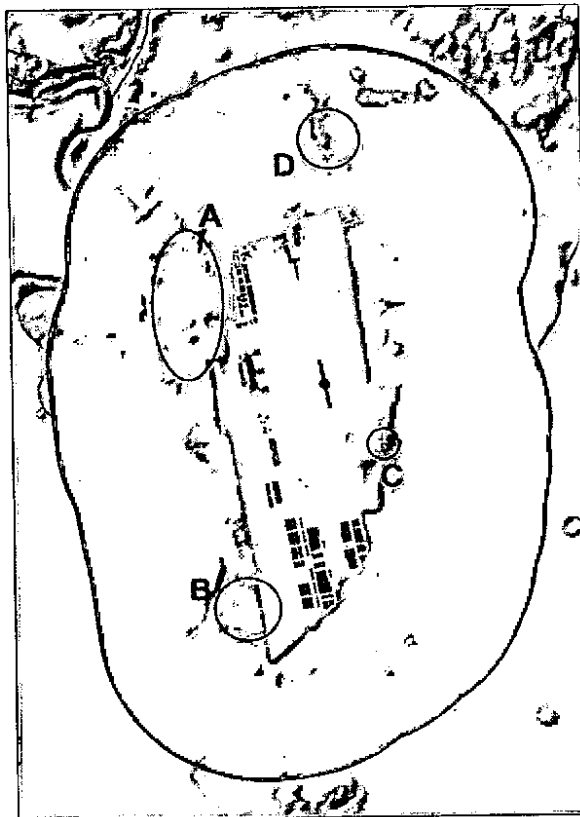
- metodologia di analisi dell'incidenza paesaggistica
- stima dell'incidenza paesaggistica delle opere previste
- stima dell'impatto paesaggistico.

La valutazione degli impatti sulla componente paesaggio è stata inoltre integrata attraverso l'analisi della intervisibilità delle opere previste, in rapporto agli elementi di tutela esistenti, rispetto ai quali le pressioni si ritiene possano essere più significative.

Dall'analisi della Carta di Incidenza del progetto di sviluppo aeroportuale si individuano quattro diverse aree dell'area di studio per le quali l'incidenza sulla visibilità risulta essere stimata in *medio alta/alta*.

Dall'analisi della Carta di Incidenza del progetto di sviluppo aeroportuale sono state individuate quattro diverse aree dell'area di studio per le quali l'incidenza sulla visibilità risulta essere stimata in *medio alta/alta*. Nella tavola sotto riportata sono individuate tali aree, di cui segue una analisi dettagliata sulla base di quanto riportato nello studio dello stato attuale della componente paesaggio .

**Aree a Maggiore Incidenza Visiva Stimata  
sulla base del Modello Digitale del Terreno**



A conclusione delle fasi valutative relative alla classe di sensibilità paesaggistica e al grado di incidenza (compresa la valutazione dell'Incidenza Visiva), viene determinato il grado di *Impatto Paesaggistico* dell'opera.

Quest'ultimo è il prodotto del confronto (sintetico e qualitativo) tra il valore della Sensibilità Paesaggistica e l'Incidenza Paesaggistica dei manufatti per ciascuna delle singole unità Paesaggistiche, come riportato nella seguente tabella.

*Impatto Paesaggistico – Unità Paesaggistica – “Colline Moreniche”*

Componenti	Sensibilità Paesaggistica	Grado di Incidenza	Impatto Paesaggistico
<i>Morfologica e Tipologica</i>	Media	Basso	Medio basso
<i>Visiva</i>	Medio bassa	Basso	Basso
<i>Simbolica</i>	Medio bassa	Basso	Basso

*Impatto Paesaggistico – Unità Paesaggistica – “Fiume Ticino”*

Componenti	Sensibilità Paesaggistica	Grado di Incidenza	Impatto Paesaggistico
<i>Morfologica e Tipologica</i>	Media	Basso	Medio basso
<i>Visiva</i>	Medio bassa	Medio basso	Medio basso
<i>Simbolica</i>	Medio bassa	Medio basso	Medio basso

*Impatto Paesaggistico – Unità Paesaggistica – “Pianura Agricola Industriale”*

Componenti	Sensibilità Paesaggistica	Grado di Incidenza	Impatto Paesaggistico
<i>Morfologica e Tipologica</i>	Media	Alto	Medio alto
<i>Visiva</i>	Medio bassa	Medio alto	Medio
<i>Simbolica</i>	Medio bassa	Medio	Medio basso

La relazione paesaggistica conclude che *“per la natura e la collocazione dell'intervento si ritiene che non vengano determinati impatti paesaggistici significativi e la modificazione indotta dalla realizzazione delle nuove infrastrutture non arrecherà modificazioni rilevanti ai caratteri dei luoghi”*.

## 2.6 Approfondimenti progettuali

I proponenti, prendendo atto che il procedimento di V.I.A. richiede, per gli interventi previsti, l'acquisizione di dati e parametri tecnici che non erano stati inseriti nella documentazione originariamente fornita, ovvero elaborati caratterizzati da un livello informativo e di dettaglio equivalente ad un progetto esecutivo, hanno integrato lo studio con tale documentazione in relazione a nove “macro progetti”:

1. terza pista di volo e infrastrutture a essa correlate
2. interventi di espansione del Terminal 1
3. nuovo "midfield satellite" e adiacenti piazzali di sosta aeromobili
4. collegamenti sotterranei tra il Terminal 1 e il "midfield satellite"
5. interventi di riqualifica ed espansione del Terminal 2
6. adeguamento dei sistemi viari e sviluppo dei parcheggi auto
7. hangar manutenzione e nuovi piazzali di sosta aeromobili
8. edifici di supporto (Enti di Stato, uffici, servizi, ...)
9. nuovo "Parco logistico".

Per ognuno di questi progetti sono state considerati tre parametri di riferimento: la fase costruttiva, la dimensione materiale, la fase operativa/funzionale. Per ognuno di questi parametri sono stati individuati gli impatti potenziali sul territorio circostante, facendo riferimento agli ambiti di indagine considerati nelle analisi ambientali: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, flora, fauna, ecosistemi, rumore, paesaggio, radiazioni, salute pubblica.

1. La terza pista è prevista nella zona sud-ovest del sedime, avrà una lunghezza di 2.400 m. ed una larghezza di 45 m. (più banchine laterali di 7,5 m.), sarà inserita in un'area di rispetto delle dimensioni di 2.800 x 300 metri.

Disporrà di una pista di rullaggio parallela (m. 2.700), raccordi di uscita in corrispondenza delle testate (ca. m. 150) e due uscite rapide (ca. m. 300). La terza pista sarà dotata di un sentiero di avvicinamento luminoso che si estenderà per circa 900 metri verso sud.

Per quanto riguarda i movimenti terra è prevista la movimentazione di 2,5 milioni di mc. di terra, di cui circa 2 milioni per la formazione di rilevati. La quasi totalità dei movimenti viene prevista all'interno del sedime aeroportuale e verrà ricavato da scavi eseguiti nell'area a sud delle piste esistenti (area di futura realizzazione del macro progetto n.9 "Parco logistico") per una superficie di circa 30 ettari. Per quanto riguarda la produzione di conglomerati bituminosi, sono previsti circa 250 viaggi/giorno a pieno carico ed altrettanti per il rientro del mezzo vuoto (per circa 30 giorni).

Per la realizzazione della terza pista e delle opere ad essa funzionali, sono previsti circa 213 ettari di disboscamento.

2. L'espansione del Terminal 1 è legato dalla realizzazione di un satellite posto tra le due piste esistenti direttamente connesso al Terminal 1 mediante collegamenti sotterranei destinati a passeggeri, bagagli e mezzi di servizio (macro-progetto n.3). Tale progetto è costituito da un ampliamento lineare dell'edificio esistente verso sud, parallelo alle piste. A nord del Terminal 1 è previsto anche un nuovo satellite orientato in direzione est-ovest.

L'edificio ha dimensioni in pianta di ca. 290x70 m. ed una altezza fuori terra di ca. 18 metri dalla quota del piazzale.

Per quanto riguarda i movimenti terra, per le opere in oggetto viene stimata la necessità di scavo per circa mc. 400.000 di materiale inerte che verrà trasferito nell'area delle installazioni centralizzate di cantiere per uno stoccaggio temporaneo in attesa di un successivo utilizzo; per il nuovo satellite nord è stimato uno scavo per mc. 90.000.



7. Per quanto riguarda gli hangar manutenzione e nuovi piazzali di sosta aeromobili il Master Plan prevede una riorganizzazione ed un significativo sviluppo delle esistenti aree destinate al rimessaggio. La realizzazione di tale macro-progetto prevede la produzione complessiva di ca. mc. 190.000 di materiale di scavo, di cui parte (ca. mc. 63.000) costituito da terreno vegetale che verrà utilizzato per la formazione di nuove barriere antirumore poste lungo il perimetro aeroportuale, per la sistemazione di aree verdi, ecc.. Il rimanente materiale (ca. mc.127.000) verrà invece riutilizzato per il recupero di inerti da reimpiegare in questo o in altri cantieri di sviluppo dell'aeroporto.
8. I previsti edifici di supporto (Enti di Stato, uffici, servizi, ...) sono previsti in un'area posta al limite nord-ovest del sedime, in posizione intermedia tra il Terminal 1 ed il Terminal 2 collegata sia alla rete viaria interna, sia alla viabilità esterna. Complessivamente il progetto prevede la realizzazione di ca. mq. 45.000, con una altezza media di ca. m. 10 fuori terra. La realizzazione di tale macro-progetto prevede la produzione complessiva di ca. mc. 180.000 di materiale che verrà trasferito nell'area delle installazioni centralizzate di cantiere per un temporaneo stoccaggio in attesa di successivo utilizzo.
9. Il nuovo Parco Logistico è previsto a sud del sedime e saranno insediati altri magazzini ed attività che andranno a potenziare e completare la filiera del trattamento delle merci. Nella relazione si legge che *"La creazione di un "parco logistico" all'interno dell'area aeroportuale consente di implementare un modello virtuoso di gestione dei flussi merci, già attuato nei principali aeroporti del mondo caratterizzati da rilevante attività cargo, che prevede la coesistenza in un contesto unitario di:*
- *magazzini "di prima linea", cioè gateway doganali con accesso diretto all'area aeromobili;*
  - *magazzini "di seconda linea" destinati ad attività di stoccaggio, di consolidamento dei carichi e di interfaccia con le aziende di produzione e distribuzione dei beni (la "seconda linea" è normalmente destinata a spedizionieri internazionali e agenti merci);*
  - *magazzini "di terza linea" riservati ad aziende del comparto logistico o del comparto produttivo che vi stabiliscono i propri centri di distribuzione (anche con attività di preparazione ordini e piccole lavorazioni industriali di assemblaggio prodotti) per aree geografiche di ampie dimensioni e per le direttrici intercontinentali che utilizzano le tratte aeree".*

Sempre nella relazione si legge che il nuovo parco logistico permetterà l'insediamento di operatori e lo sviluppo di attività ad alto valore aggiunto che non potrebbe avvenire in modo così virtuoso in un contesto disaggregato come quello delle aree circostanti. Nelle aree limitrofe all'aeroporto si potranno invece insediare tutte quelle attività di supporto e funzionali alla filiera della logistica che non necessitano prioritariamente di un collegamento diretto con le aree aeroportuali.

Considerando per i magazzini "di prima linea" un'altezza media di ca. 13 m fuori terra e per gli altri edifici un'altezza media di ca. 8 m, nell'area in esame si potrà giungere alla realizzazione della seguente volumetria complessiva:

- interventi di prima fase (medio termine) ca. 526.000 mc.
- interventi di seconda fase (lungo termine) ca. 1.030.000 mc.
- ulteriori potenzialità successive di sviluppo ca. 1.030.000 mc.

I movimenti terra previsti per la realizzazione di tale macro-progetto ammontano a mc. 160.000, di cui circa il 50% di terreno vegetale.

Inoltre la realizzazione del parco logistico comporterà la modifica di terreno naturale su un'area di circa 240 ettari. Nella relazione si legge che *"sulla quasi totalità delle aree le esigenze aeroportuali non consentiranno il ripristino della vegetazione originaria. Si può pertanto considerare che tutta l'area interna al futuro confine aeroportuale assumerà caratteristiche diverse rispetto alla configurazione attuale"*.

### 3. Osservazioni

In premessa si ripropongono le osservazioni contenute nella deliberazione C.d.A. n. 48 del 15.07.2011 avente ad oggetto "Osservazioni in merito al "Master Plan Aeroportuale" di Malpensa ed il relativo Studio di Impatto Ambientale" e nella deliberazione C.d.A. n. 57 del 14.09.2011 avente per oggetto "Osservazioni integrative in merito al Master Plan Aeroportuale di Malpensa e al relativo studio di impatto ambientale;

In relazione, invece, alle "Integrazioni volontarie" al SIA in oggetto si esprimono le seguenti osservazioni.

- a) Per quanto riguarda il **quadro progettuale**, la documentazione integrativa presentata non sembra contenere alcuna revisione delle alternative di intervento esaminate dallo studio. Si ritiene pertanto opportuno ribadire le considerazioni già espresse al riguardo nella deliberazione C.d.A. n. 48 del 2011.
- b) La documentazione integrativa entra nel merito delle **stime di domanda** in due diverse occasioni:
  - nella *Relazione introduttiva* (par.3.3.2);
  - negli *Approfondimenti ambientali* (par.2.1).

In particolare, la relazione introduttiva indica che i risultati dello studio CLAS sono stati oggetto di un aggiornamento verificatosi nel corso del 2009, ed impostato in modo da tener conto delle più recenti evoluzioni dello scenario di riferimento, che includono:

- la manovra di riassetto operata da Alitalia, che ha determinato una forte diminuzione della quota di mercato servita dall'aeroporto;
- la successiva apertura di nuovi collegamenti *point-to-point*, operati da altri vettori;
- la definizione di accordi strategici finalizzati ad un prossimo sviluppo dello scalo.

A seguito di tali variazioni, dopo il calo registrato nel 2009, il traffico è risalito nel 2011 al livello di 19,3 milioni di passeggeri – valore paragonabile a quello rilevato nel 2008.

Secondo gli estensori dello studio, nel prossimo futuro il secondo ed il terzo elemento sono in grado di contrastare le perdite di traffico legate al primo, *"...ripristinando il ruolo fondamentale dello scalo nell'area del Nord Italia ..."* (p.52), facendo leva in particolare sul consolidamento dell'offerta dei vettori *low cost* e sull'incremento di accessibilità landside associato alla realizzazione delle nuove infrastrutture di accesso stradali e ferroviarie.

Su questa base, essi indicano che è stato predisposto un aggiornamento dello studio di domanda, che prende in considerazione due opzioni fondamentali:

- sviluppo dello scalo come *hub* (in presenza di una compagnia aerea che imponi su di esso un'estesa rete di collegamenti, specie a lungo raggio);
- sviluppo dello scalo come "grande aeroporto internazionale", dotato di un'estesa

rete di collegamenti *point-to-point* operati da diversi vettori.

Tuttavia, abbastanza sorprendentemente, questo aggiornamento effettuato sembra aver condotto, in entrambi i casi, a confermare *“la validità delle previsioni di traffico effettuate mostrando una completa coerenza dei dati previsti e di quelli registrati”*, con riferimento sia alle previsioni CLAS che ai valori indicati nel Contratto di Programma 2011-2015.

In particolare, i redattori dell'analisi ambientale (par.2.1.4.) affermano quanto segue:

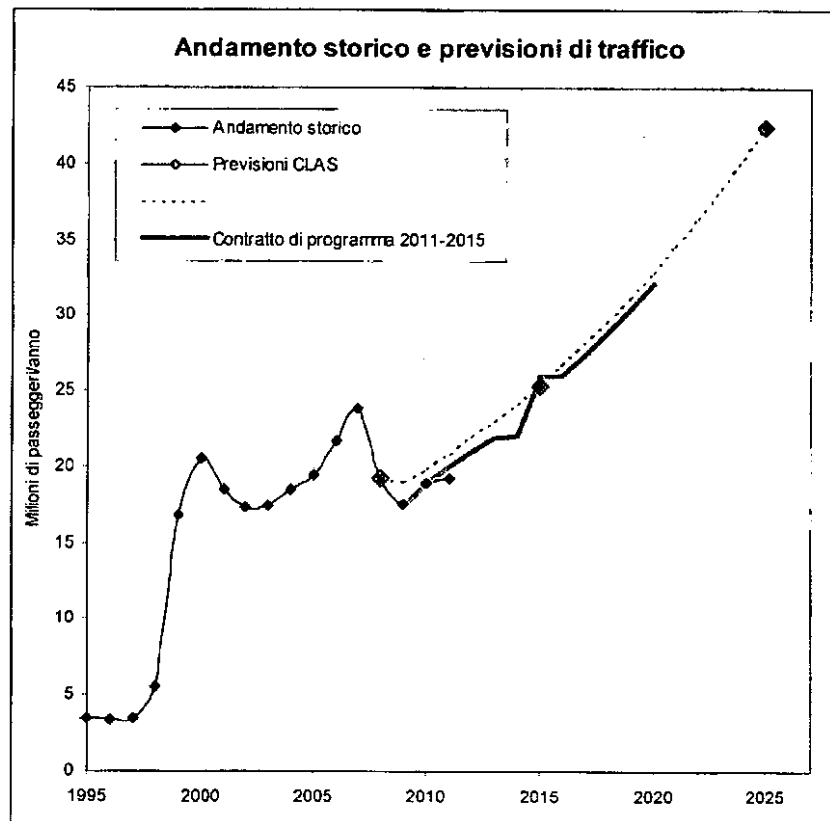
*“... si evidenzia come le stime del Master Plan erano già state rivalidate a seguito del dehubbing di Alitalia, e devono comunque essere considerate come una proiezione di lungo termine che non è influenzata se non in modo marginale da “oscillazioni” puntuali su base annuale che non devono influire sull'impianto complessivo del Master Plan.*

*In ogni caso, tutti gli elementi analizzati e sintetizzati nelle pagine precedenti (i risultati registrati dall'Aeroporto di Malpensa nell'esercizio 2011, che pur si è sviluppato in un contesto macroeconomico di forte criticità, il confronto con le stime condivise da ENAC nel quadro del definendo Contratto di Programma e lo studio propedeutico al Piano Nazionale degli Aeroporti) confermano e ribadiscono la validità delle stime di traffico contenute nel Master Plan aeroportuale stesso ... “.*

A fronte di siffatte argomentazioni, è forse il caso di evidenziare che, di fatto, esse implicano, nelle due ipotesi indicate, una sostanziale invarianza dei traffici, che potrebbe destare qualche curiosità, in particolare per chi ricordi l'enfasi posta, negli anni scorsi, sull'importanza strategica attribuita all'assunzione, da parte dello scalo, di un ruolo di *hub* europeo. D'altro canto, la documentazione integrativa non sembra fare cenno alle ulteriori e più recenti evoluzioni, che hanno comportato il ridimensionamento dell'operatività di un altro, importante vettore europeo, il quale ha rinunciato ad utilizzare lo scalo come base operativa per i suoi voli da e per l'Europa meridionale.

Comunque, in sede di valutazione d'impatto sembra difficile non riconoscere una certa importanza al costante monitoraggio dell'andamento dei traffici, che dovrebbe rappresentare un elemento di validazione permanente delle proiezioni di volta in volta effettuate. Confrontando le previsioni CLAS 2009 e le stime contenute nel Contratto di Programma, è possibile riscontrare che, nel corso del 2011, il traffico reale è risultato inferiore alla seconda proiezione di circa 700 mila passeggeri/anno, ed alla prima di ben 1,4 milioni di passeggeri/anno.

Pur riconoscendo che un confronto su base biennale non è sufficiente a stabilire con evidenza la congruità di proiezioni estese ad intervalli di dieci o vent'anni, è però dovero segnalare come il confronto effettuato non consenta di dissolvere i dubbi relativi ad un eccesso di ottimismo delle previsioni, sulle quali si basa la definizione dell'intero Master Plan.



Volgendo inoltre l'attenzione all'andamento dei movimenti aerei, si può osservare che l'incremento riscontrato nel biennio (+2%) risulta ancor più distanziato dalle corrispondenti stime, contenute nel Contratto di Programma (+8%). Ciò conferma le perplessità già esposte, circa la coerenza del quadro previsionale adottato, ed illustrate nel capitolo seguente.

- c) Per quanto riguarda i **passengeri ed i movimenti aerei**, a conferma di quanto evidenziato nel precedente parere, si può osservare che, fra il 2007 ed il 2011, la riduzione del traffico passeggeri (-19%) e di quello merci (-7%) è risultata decisamente inferiore – in valore assoluto – a quella registrata sul versante dei movimenti aerei (-29%). Ne è risultato un sensibile incremento dei coefficienti unitari di carico, che sono passati, nel giro di soli quattro anni, da circa 109 a circa 126 passeggeri eq./movimento. Alla luce di tale andamento, appare ancor più difficile comprendere le ragioni per le quali il Master Plan basi le sue stime di occupazione delle piste di volo sull'ipotesi di una progressiva riduzione dei load factor degli aeromobili in decollo ed atterraggio.
- d) In riferimento alla **determinazione della capacità aeroportuale**, la documentazione integrativa presentata si limita a riprendere le considerazioni tecniche dei precedenti documenti. La valutazione di capacità dello scalo viene condotta assumendo un coefficiente medio di carico pari a 90 passeggeri/movimento, corrispondente a circa 27 milioni di passeggeri/anno. Anche alla luce delle osservazioni espresse tale valutazione può ritenersi assai cautelativa, ed in controtendenza rispetto agli andamenti osservati dei coefficienti medi di carico. Si ribadiscono pertanto le perplessità già espresse,



relativamente al mancato approfondimento di questi aspetti, evidentemente cruciali per la valutazione dell'operatività dello scalo a lungo termine e, dunque, per le decisioni relative alla realizzazione della terza pista.

- e) In riferimento agli approfondimenti proposti relativi alla **componente paesaggio e beni culturali** (si segnala che la DGR 8/2121 del 2006, a cui ci si riferisce nella relazione, è stata abrogata dalla DGR IX/2727 del 2011), si evidenzia, in sintesi, come siano state riprese le descrizioni delle unità di paesaggio presenti, la definizione della sensibilità paesaggistica ed il grado di incidenza dell'opera.

Come già evidenziato nelle nostre precedenti osservazioni, il nuovo Master Plan va ad intaccare una delle zone più delicate e sensibili dal punto di vista della struttura paesaggistica locale e regionale, costituita dalle brughiere che crescono lungo l'orlo di terrazzo del Ticino, in una zona in cui i sistemi boschivi si trovano già in difficoltà, a causa della diffusione del fenomeno di insularizzazione degli ambiti residui. Il nuovo aeroporto, oltre a sottrarre circa 250 ha di bosco, andrà ad incrementare in modo esponenziale questo effetto.

Gli ambiti di paesaggio che circondano l'area sono luoghi delicati, in cui i sistemi paesaggistici sono ancora piuttosto ben conservati e riconoscibili, per cui il nuovo aeroporto e, soprattutto, le opere a corredo del nuovo polo infrastrutturale, potrebbero intaccare in maniera significativa la stabilità di questi ambiti.

Nella documentazione integrativa presentata non vi è traccia di approfondimenti in riferimento alla delicatezza paesaggistica dell'area ed alla presenza della brughiera, ma, anzi, nella parte conclusiva della "Relazione paesaggistica" si legge che *"In sintesi, per la natura e la collocazione dell'intervento si ritiene che non vengano determinati impatti paesaggistici significativi e la modificazione indotta dalla realizzazione delle nuove infrastrutture non arrecherà modificazioni rilevanti ai caratteri dei luoghi."*, affermazione che non è assolutamente condivisibile proprio perché la realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan andranno a compromettere irreversibilmente un paesaggio ed un ambiente difficilmente riproducibili. Desta altresì stupore l'affermazione contenuta nella relazione, qui riportata, nella quale si ritiene che il mascheramento delle opere edilizie della logistica attraverso cortine verdi possa ridurre l'impatto paesaggistico.

*"In conclusione è possibile definire il grado di impatto paesaggistico come il risultato che si ottiene dal prodotto tra il valore della sensibilità paesaggistica delle aree individuate di particolare pregio naturalistico o architettonico tutelate con l'incidenza paesaggistica dei manufatti, per ciascuna delle singole unità paesaggistiche. Il risultato che si ottiene tenendo conto delle mitigazioni già presenti formate dalle barriere naturali che nella maggior parte dei casi tutela i beni dall'eventuale impatto percettivo causato dai nuovi manufatti è ad ogni modo stimabile come relativamente basso o comunque non rilevante per il carattere dei luoghi."*

- f) Per quanto riguarda la **componente idrica**, ed in particolare la tematica scarichi idrici, si ritiene che nella generica affermazione di voler contribuire all'adeguamento del depuratore di Sant'Antonino, peraltro gestito da altra Società, non risulta adeguatamente rappresentato l'impatto (anche se prodotto indirettamente dal depuratore) sul Ticino.

Manca in particolare una valutazione in merito agli impatti derivanti dall'aumento delle portate idriche, sia dovute alla maggiore impermeabilizzazione dei suoli, sia al maggiore contributo idrico delle acque da depurare sui bacini di raccolta e disperdimento in falda in Comune di Lonate Pozzolo e quindi verso il Canale Industriale e il Fiume Ticino.

Tale approfondimento risulta di estrema importanza a fronte delle criticità già esistenti per il sistema di depurazione in oggetto e, in termini di ricadute, per l'ecosistema fluviale del Ticino; di ciò si trova particolare riscontro nel Rapporto di ARPA Lombardia relativo alla valutazione di conformità dell'impianto di Sant'Antonino Ticino per l'anno 2011 di cui si riporta uno stralcio: *l'impianto risulta non conforme ai limiti di cui alla Tab. 1 dell'allegato 5 parte terza del D.Lgs. n. 152/06 in quanto si sono verificati 12 superamenti totali (contro i 4 consentiti), in particolare per i parametri BOD5 e solidi sospesi totali. L'impianto risulta non conforme ai limiti di cui alla Tab. 6 del regolamento regionale n. 3/06 per il parametro azoto totale (valore medio annuo pari a 11 mg/l) e fosforo totale (valore medio annuo pari a 1,8 mg/l). Il parametro azoto ammoniacale in un'occasione è risultato non conforme al limite stabilito dal regolamento regionale n.3/06 art. 10 (concentrazione media giornaliera non superiore al 30% della concentrazione di azoto totale)....*

I dati relativi al 2011 confermano il permanere delle criticità relative al trattamento/abbattimento delle forme azotate, del fosforo e del trattamento di disinfezione.

Alla luce delle criticità già in essere, si ritiene che una seria valutazione degli impatti non possa prescindere dal considerare lo stato attuale di funzionamento del depuratore e debba obbligatoriamente includere, al di là di un'affermazione generica, un approfondimento progettuale e programmatico sugli interventi necessari per l'adeguamento dell'impianto che riceverà i maggiori scarichi derivanti dal Master Plan.

Per quanto riguarda i prelievi idrici, pur non entrando nel merito del modello concettuale del bilancio idrico utilizzato, a fronte di un incremento del prelievo idrico rilevante, quasi il doppio della situazione attuale (anche se riferito all'anno a maggior deficit idrico dell'acquifero), non si riscontra un approccio di sostenibilità all'uso della risorsa idrica.

- g) Nella relazione introduttiva al capitolo 7.3 "Suolo e sottosuolo", nell'individuazione dei temi centrali da considerare nella fase di cantiere, si legge: "Per quanto attiene la perdita di suolo occorre in primo luogo evidenziare che parte degli interventi in progetto, segnatamente la totalità dei macro-interventi ad eccezione di quello relativo al parco logistico (macro-intervento 9) ed a parte della terza pista (macro-intervento 1) interessano aree già rientranti all'interno del sedime aeroportuale e, parzialmente, già artificializzate.

*... occorre ricordare che ... dalle analisi condotte dall'ERSAF sulla capacità d'uso dei suoli risulta una classificazione dei suoli in esame come Classe III, corrispondente cioè a suoli che presentano severe limitazioni all'uso agricolo, tali da ridurre la scelta delle colture e da richiedere speciali pratiche conservative.*

*Unitamente a ciò occorre ricordare che, si provvederà ad accantonare separatamente le zolle di terreno vegetale, in vista di un successivo rinverdimento delle aree interessate da movimenti terra.*

Stanti tale considerazioni non viene considerato come tema centrale da trattare "il consumo di suolo", rispetto al tema "consumo di terre ed inerti" per la realizzazione delle opere in progetto.

Rispetto a tali affermazioni, del tutto inaccettabili, si sottolinea che:

- Le nuove superfici pavimentate riconducibili al macro-progetto 1 e 9, e quindi il conseguente consumo di suolo, assommano a 1.480.000 mq, pari al 44,5% delle superfici pavimentate totali previste dal Master Plan; pertanto il fatto che solo 2 dei 9 interventi non ricadano nel sedime aeroportuale non può essere portato come elemento a sostegno delle conclusioni poi assunte, in base a cui il consumo di suolo, in un'area peraltro già fortemente urbanizzata ed impermeabilizzata (che include il sedime aeroportuale, le infrastrutture di raccordo e le aree urbanizzate localizzate in particolare a nord e ad est dell'aeroporto), non sia tema centrale da trattare;
- Il non considerare come tema centrale il consumo di suolo è peraltro in contrasto con le recenti indicazioni di Regione Lombardia (DCR 21 dicembre 2011 – n. IX/341 per la predisposizione di un intervento legislativo sul valore del suolo come bene comune) a favore della promozione di un approccio equilibrato al tema per pianificare a medio e lungo termine interventi basati non solo sul contenimento del consumo di suolo, ma anche sul recupero, sullo sviluppo, sul miglioramento della qualità e della vivibilità del territorio;
- Altrettanto fuorviante il richiamo alla classificazione ERSAF che peraltro si riferisce a suoli comunque compatibili con l'uso sia agricolo che forestale e zootecnico, e all'accantonamento di zolle di terreno per le opere di rinverdimento che non andranno sicuramente a compensare i quantitativi stimati di suolo consumato;
- A ciò si aggiunga il fatto che dal consumo di suolo deriva anche, come già detto anche nei precedenti pareri rilasciati, il consumo/ la perdita di habitat di pregio (vedi punto successivo), che attribuiscono un ulteriore, importante ed unico, valore intrinseco a tale componente.

h) Nella Relazione introduttiva - capitolo 6.4 "**Componenti naturalistiche**" l'estensore afferma che i TEMI CENTRALI della valutazione, inerenti la considerazione dell'opera come esercizio sono i seguenti:

- A. Stress da inquinamento atmosferico sulla vegetazione;*
- B. Alterazioni microclimatiche intese in termini di fotoinquinamento sulla componente vegetazione e flora;*
- C. Bird strike e collisioni con la fauna terrestre;*
- D. Disturbo determinato dal traffico aereo sull'avifauna in termini acustico e visivo;*
- E. Fotoinquinamento sulla componente faunistica ed in particolare sull'avifauna;*
- F. Introduzione di specie alloctone ed infestanti.*

Si rileva che fra i punti elencati mancano le voci principali, dal punto di vista naturalistico, ossia:

- Sottrazione di habitat di interesse comunitario (inclusi negli elenchi di cui all'allegato II della Direttiva Habitat);
- Sottrazione di habitat di specie animali di interesse comunitario (inclusi negli elenchi di cui all'allegato II della Direttiva Habitat);

- Sottrazione di habitat di specie di uccelli di interesse comunitario (inclusi negli elenchi di cui all'allegato I della Direttiva Uccelli).

Nella relazione si tende a ignorare che la realizzazione delle opere sottoposte a valutazione comporterà l'eliminazione della brughiera di pianura più estesa nell'Europa meridionale, che ospita specie animali delle quali è stato riconosciuto il valore naturalistico elevato, e in diversi casi l'unicità delle condizioni che si riscontrano nell'area interessata alla realizzazione delle opere valutate. Fa eccezione un fugace accenno, a pagina 129, alla "Sottrazione e perdita di habitat determinata dalla realizzazione e dalla presenza delle opere infrastrutturali ed edilizie previste a Sud dell'attuale confine aeroportuale".

La realizzazione delle opere previste comporta l'eliminazione di una superficie stimata di 133,4 ha dell'habitat di interesse comunitario incluso in allegato I della Direttiva Habitat, denominato Lande secche europee, di 50,32 ha dell'habitat di interesse comunitario denominato Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale del *Carpinion Betuli*; di 37,20 ha dell'habitat di interesse comunitario denominato Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur*.

La presenza di habitat di interesse comunitario e, come meglio descritto in seguito, di popolazioni, anche significative, di specie di interesse comunitario che fanno di quest'ambito un'area ad elevata biodiversità, ha portato l'Ente Parco a inoltrare, con nota del 25 ottobre 2011 prot. 2011/11726 MBVP, richiesta ufficiale a Regione Lombardia, e per conoscenza al Ministero dell'Ambiente e all'Unione Europea, per l'istituzione di un nuovo Sito di Importanza Comunitaria e Zona di Protezione Speciale denominato "Brughiere di Malpensa e di Lonate". Tale richiesta nasce in particolare dalla consapevolezza delle minacce insistenti su tale territorio e dall'obbligo morale e istituzionale di mettere in atto tutte le misure necessarie per la tutela e la valorizzazione delle emergenze naturalistiche presenti nel proprio territorio.

In particolare, si ribadisce in questa sede quanto già segnalato nella relazione nella quale si descrivono i motivi che sostengono la richiesta di istituzione di un sito Natura 2000 nell'area.

In particolare, si ribadisce in questa sede quanto già segnalato nella relazione nella quale si descrivono i motivi che sostengono la richiesta di istituzione di un sito Natura 2000 nell'area (la proposta di istituzione del SIC\ZPS Brughiere di Malpensa e di Lonate Pozzolo è stata presentata dal Parco del Ticino a Regione Lombardia ad ottobre 2011). Ovvero la presenza di una popolazione relitta numerosa della specie di farfalla diurna *Coenonympha oedippus*, considerata la farfalla europea a maggior rischio di estinzione. La popolazione di questa farfalla, scoperta in loco da soli 4 anni, rappresenta un *unicum* a livello europeo. Si segnala che la maggior parte delle popolazioni note dalla letteratura scientifica che erano presenti in Europa è andata incontro a estinzione locale. Le uniche popolazioni vitali numerose, che attualmente possiedono i requisiti di metapopolazione adatti a evitare il cosiddetto "vortice dell'estinzione" determinato dall'interazione fra fattori demografici, genetici e ambientali, sopravvivono nell'area della Riserva Naturale delle Baragge (Piemonte).e nella Brughiera di Malpensa nella quale è prevista la realizzazione del progetto qui valutato. La specie *Coenonympha oedippus* è inclusa negli allegati II e IV della Direttiva Habitat. Le specie in allegato II sono "specie animali e vegetali d'interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di

conservazione"; intendendo per "Zone Speciali di Conservazione" i siti Natura 2000 che prevedono il passaggio attraverso la fase di SIC-Sito d'interesse comunitario. Le specie in allegato IV sono "specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa".

L'area ospita anche ricche e diversificate popolazioni di specie di uccelli incluse nell'allegato I della Direttiva Uccelli, alle quali si applica considerazione analoga a quella indicata per le specie dell'allegato II della Direttiva Habitat, con la differenza che occorre individuare le aree con le caratteristiche indicate negli artt. 3 e 4 della sunnominata Direttiva Uccelli. Si ritiene che la sottrazione di cospicue superfici delle formazioni vegetali sopra menzionate, che costituiscono altresì l'habitat di specie animali dell'allegato II e IV della Direttiva Habitat e dell'allegato I della Direttiva Uccelli configuri in modo evidente gli estremi per un facile ricorso alla Corte di Giustizia Europea e l'apertura di una procedura d'infrazione nei confronti della Regione Lombardia, quale Ente responsabile per l'applicazione delle due direttive citate, non essendo più giustificabile l'omissione dell'azione della tutela con la mancata conoscenza dei valori naturalistici presenti nell'area. A tal proposito si evidenzia come a seguito della gravissima situazione di degrado dei popolamenti forestali ricadenti nel SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso", sito posto a Nord-Ovest dell'Aeroporto di Malpensa, sia stato aperto il caso EU Pilot n. 1509/10/ENVI, relativo alla richiesta di informazioni di dettaglio circa le misure di salvaguardia e conservazione adottate dagli enti competenti nei siti SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso" e Zona di Protezione Speciale IT2080301 "Boschi del Ticino" a cui è recentemente seguito, avendo l'Unione Europea ritenuto inadeguate le misure di conservazione adottate, l'avvio di una procedura di infrazione contro Regione Lombardia. A seguito delle problematiche emerse in merito allo stato di conservazione del SIC in questione, la Regione ha quindi destinato al Parco un finanziamento per dotare il sito stesso di uno strumento di gestione finalizzato alla conservazione degli habitat presenti; in tale sede è stato altresì richiesto di effettuare analisi riferite ad un territorio più ampio del SIC in questione in modo da comprendere gli altri ambiti residuali a brughiera presenti nell'area vasta, di cui la Brughiera di Malpensa rappresenta l'ecosistema meglio conservato e più importante da un punto di vista ecologico, paesaggistico e sociale. Stesse carenze si rilevano anche da un punto di vista paesaggistico, laddove nel capitolo dedicato al Paesaggio – sottocapitolo 6.7.3 "Incidenza simbolica"- si rileva la totale mancanza di riferimenti all'unità paesaggistica della brughiera della pianura, che pure costituisce un *unicum* a livello di Europa meridionale. Tale unità rappresenta inoltre un elemento di valore culturale e simbolico rilevante per le popolazioni locali.

- i) In merito all'impatto sulla **componente atmosferica**, le integrazioni al SIA, pur avendo aggiornato i dati presentati in precedenza ed avendo anche integrato le analisi con due modelli finalizzati alla definizione di due scenari di riferimento, non si ritiene possano essere esaustive per due principali motivi: i modelli prescelti per le simulazioni partono da presupposti, tutti da dimostrare, che nello Scenario Futuro vi siano profonde modificazioni del parco mezzi e delle condizioni di contesto che porteranno ad una significativa riduzione delle emissioni ed un conseguente miglioramento della qualità dell'aria. Per quanto riguarda i parametri identificati come rappresentativi per le valutazioni sull'eventuale contributo inquinante dell'aeroporto si

fa riferimento solo ai seguenti inquinanti: SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM10, CO e idrocarburi non metanici, che possono solo in parte descrivere il contributo dell'aeroporto su un eventuale peggioramento della qualità dell'aria. Infatti, come già affermato nelle osservazioni al SIA, si ritiene le analisi avrebbero dovuto prendere in considerazione anche altri inquinanti, fra i quali gli IPA (Idrocarburi policiclici aromatici), indicatori delle combustioni incomplete veicolari e aeroveicolari e l'ozono troposferico, uno degli inquinanti dagli effetti fitotossici più marcati.

j) Per quanto riguarda il segnalato **effetto dell'inquinamento luminoso**, la relazione, al sottocapitolo 6.4.3 "I fenomeni di disturbo dell'avifauna", rimanda a generici adeguamenti a norme preesistenti rispetto al progetto valutato (Legge Regione Lombardia 27.03.2000 n. 17 riguardante "Misure urgenti in tema di risparmio energetico ad uso di illuminazione esterna e di lotta all'inquinamento luminoso"). A prescindere dalla considerazione che tali norme avrebbero dovuto essere tenute in considerazione in ogni caso, si rileva che l'intenzione di ridurre l'impatto attraverso una riduzione dell'intensità luminosa di cui si dà affermazione nel testo, resta generica.

k) Nella relazione introduttiva - capitolo 7.4 "**Componenti naturalistiche**" si afferma che *il tema centrale del rapporto Opera – Ambiente attinente la considerazione dell'opera come "costruzione" è rappresentato dalla sottrazione e perdita di habitat in buona sostanza derivante dalla terza pista e dal parco logistico.*

*Con riferimento a detto tema i punti cardine, ossia gli elementi essenziali che consentono di comprendere pienamente gli studi ambientali condotti e le risultanze alle quali questi sono arrivati, possono essere così identificati:*

- *Accuratezza ed adeguatezza del quadro conoscitivo sulla scorta del quale sono state condotte le valutazioni;*

- *Varietà della valenza dell'area di intervento, intendendo con tale termine la porzione territoriale posta a Sud dell'attuale scalo ed oggetto dell'espansione del sedime aeroportuale;*

- *Centralità degli interventi di compensazione nel bilanciamento del rapporto Opera – Ambiente.*

Relativamente all'accuratezza del quadro conoscitivo, se per quanto concerne la parte vegetazionale si può assentire su un'adeguatezza della caratterizzazione, a fronte dei rilievi di campo effettuati (vedi anche punto successivo), totalmente inadeguato e carente risulta essere nel SIA, e negli approfondimenti in esame, il quadro faunistico da cui non si può prescindere nella determinazione degli impatti sulla componente naturalistica. Ciò in relazione soprattutto alla valenza ecologica dell'area interferita, recentemente interessata, come già detto, dalla proposta presentata dal Parco del Ticino per l'istituzione nell'area a sud del sedime aeroportuale di un Sito di Importanza Comunitaria/Zona di Protezione Speciale per la tutela delle brughiere di Malpensa e Lonate Pozzolo e delle specie animali di interesse conservazionistico ivi presenti.

l) Nel sottocapitolo 7.4.2 "**La sottrazione e la perdita di habitat**" si dà atto agli estensori di aver analizzato con cura le caratteristiche della vegetazione e della flora dell'area che verrà occupata dalle opere del progetto. L'analisi accurata ha messo in rilievo i seguenti aspetti, che si riportano tali e quali:

Per quanto invece attiene il profilo vegetazionale, i punti cardini risultano i seguenti:

- Presenza di numerosi tipi di formazioni vegetali in relazione alla superficie indagata;
- Presenza di alcuni tipi di vegetazione rari nel contesto territoriale; Distribuzione attuale delle brughiere e dei tipi di boschi condizionata dal pregresso uso del suolo;
- Si evidenzia un elemento di diversificazione nel complesso intreccio di sentieri e piste;
- La brughiera e le vegetazioni erbacee dinamicamente connesse ad essa presentano un elevato interesse botanico-naturalistico;
- Pregio variabile delle formazioni boschive in relazione alla composizione prevalente del soprassuolo;
- Evidente abbandono delle pratiche di gestione, in particolare nella brughiera e nei boschi;
- Situazione diffusa di naturale evoluzione verso formazioni boschive a dominanza di esotiche invasive;
- Dinamiche vegetazionali in atto che portano ad un degrado complessivo della qualità floristico-vegetazionali in tutti i tipi di vegetazione, in particolare nella brughiera e subordinatamente nei boschi."

Si resta tuttavia stupiti più avanti, a pagina 140, laddove si conclude dicendo "l'Area di intervento non presenta una valenza qualitativa univoca, in quanto al suo interno coesistono elementi di chiaro pregio, insieme ad altri di valore naturalistico assai minore." È del tutto evidente che se si allargasse ulteriormente l'area si includerebbero altre zone di minor pregio.

Emerge inoltre, correttamente, la necessità urgente di porre in atto misure di gestione attiva della vegetazione per porre freno alle pressioni derivanti dall'invasione della brughiera da parte delle specie legnose e in particolar modo delle specie esotiche. Ciò sarebbe possibile attraverso la predisposizione e l'attuazione di un piano di gestione nell'ottica della Direttiva Habitat.

- m) **Rispetto agli interventi di compensazione** la relazione – sottocapitolo 7.4.2 - riporta che, a seguito degli stessi, *il disegno di rete ecologica che ne deriverà consente di risolvere parte dei attuali punti di sconnessione della rete, soprattutto per quanto attiene quelli presenti tra il corso del Fiume Ticino e la SS336, ed al contempo di garantire la conservazione della continuità tra il corridoio principale Est – Ovest e quello che delimita il margine orientale dell'aeroporto.*

In altri termini è possibile affermare che i citati interventi mitigativi e compensativi permetteranno di non modificare nei fatti uno dei punti fondamentali del disegno della rete ecologica individuato dal Progetto di rete del Parco Lombardo della Valle del Ticino, consistente nella continuità intercorrente tra l'insieme di corridoi principali con giacitura Est-Ovest e quelli che cingono l'attuale aeroporto.

Rispetto a tali considerazioni, si fa presente che le aree di compensazione, come individuate in figura 7.4-3 della relazione introduttiva, e in figura 10.1 delle integrazioni volontarie, sono localizzate in aree già occupate da brughiera o da formazioni forestali, pertanto risultano sicuramente inapplicabili, soprattutto alla luce dell'entità delle superfici da compensare, gli interventi indicati come 1 e 2. A ciò si aggiunge quanto già esposto nel precedente parere, ossia che la perdita del biotopo della Brughiera di

Malpensa non è comunque mitigabile o compensabile con ripristini ambientali, in ragione dei seguenti fattori:

- a) la brughiera si instaura su suoli peculiari, di solito molto poveri, alle cui condizioni le specie vegetali tipiche sono particolarmente ben adattate; in tutti gli altri casi, le specie vegetali del corteggio delle brughiere vengono sopraffatte da specie più vigorose;
- b) nelle aree circostanti la zona in oggetto non esistono terreni ferrettizzati liberi, idonei alla ricostituzione di estensioni di brughiera su di una superficie almeno equivalente.

Inopportuno è inserire nelle aree di compensazione anche gli interventi previsti dal Piano cave (che non risultano comunque in capo a SEA) a fronte delle attività in essere negli ATE che non fanno presupporre un recupero imminente di tali aree a favore del ripristino della Rete Ecologica.

In sostanza si ritiene che, al di là della inapplicabilità degli interventi ambientali proposti, ad eccezione di eventuali interventi di miglioramento delle formazioni forestali, l'area di compensazione stessa, come individuata, per le sue caratteristiche intrinseche, non possa configurarsi come nuovo ecosistema/nuovo ganglio della rete ecologica. Quanto verrà perso con la realizzazione del polo logistico e della terza pista non può considerarsi quindi compensato anche nella logica di rete ecologica, anzi tale sottrazione di ambienti naturali, come già ribadito nel precedente parere rilasciato sul SIA, andrà a pregiudicare la connettività ecologica tra gli ecosistemi, protetti come SIC e ZPS; a ovest del sedime aeroportuale e gli elementi di naturalità residui posti a sud-est dello stesso.

Si evidenzia inoltre che:

- la realizzazione del polo logistico che si estenderà sino all'abitato di Lonate Pozzolo pregiudicherà definitivamente il corridoio ecologico peraltro individuato in figura 8.1 della relazione introduttiva, in direzione SO-NE nell'intorno dell'aeroporto;
- la realizzazione delle previsioni del Master Plan, pregiudicherà definitivamente la funzionalità di un'importante opera di deframmentazione e riconnessione ecologica nota come "corridoio ecologico di Tornavento", ponte verde che, attraverso l'interramento della ex strada provinciale e della nuova SS 336, consente oggi di salvaguardare la permeabilità ecologica tra la valle fluviale e gli ambiti forestali dell'intorno di Malpensa, oltre a fungere da collegamento ciclo-pedonale per i fruitori dell'area (Via Gaggio).

Inoltre, nulla si dice circa la fattibilità di misure compensative rivolte alle specie che si vedrebbero sottrarre l'unica isola di habitat primario rimasto in Pianura padana. La semplice dichiarazione di voler ricostruire altrove 50 ha di brughiera (sui 133,4 ha eliminati) su terreni degradati non consente di valutare l'efficacia per quanto riguarda il mantenimento delle condizioni idonee e l'adattamento alle nuove condizioni da parte della fauna caratteristica.

- n) **La Ricerca naturalistica – ambientale**, di cui all'allegato 4 degli Approfondimenti, fornisce dati di presenza, supportati da rilievi di campo, esclusivamente per la componente avifauna all'interno del sedime aeroportuale.

Gli approfondimenti ambientali, per la parte fauna, vegetazione, ecosistemi, considerano soltanto la componente avifauna e citano due relazioni redatte e pubblicate nell'arco temporale 2010- 2011 relativamente all'avifauna e alla sua interazione con l'Aeroporto di Malpensa:



- "La migrazione degli uccelli nella Valle del Ticino, 2011", pubblicazione redatta peraltro dal Parco del Ticino;
- "Bird Strike Committee, 2010", ENAC.

In sostanza tali integrazioni non aggiungono ulteriori e significativi elementi di valutazione in più rispetto a quanto già esposto nel SIA; si ribadisce pertanto quanto già espresso nel precedente parere non ritenendo accettabile che il SIA di un progetto di questa portata, caratterizzato da impatti significativi, non sia accompagnato da un'approfondita analisi dello stato di fatto per quanto riguarda le specie faunistiche presenti nell'area soggetta a trasformazione, così come peraltro fatto per le componenti floristiche.

Alla carenza di dati sul quadro faunistico, si affianca, di conseguenza, la mancanza di valutazioni specifiche in merito ai potenziali impatti sulle specie presenti, tra cui molte di interesse conservazionistico, e quindi alla potenziale incidenza delle opere in progetto sul SIC/ZPS Brughiere di Malpensa e di Lonate Pozzolo. Rispetto altresì a quanto già richiesto, manca anche ogni valutazione sul SIC Paludi di Arsago, non considerato nello studio di incidenza allegato al SIA.

In aggiunta a ciò, gli approfondimenti, rispetto al SIA, non forniscono elementi tali da quantificare lo stress ambientale per flora e vegetazione derivante dal nuovo scenario e dall'inquinamento indotto, elemento ancor più importante, alla luce dello stato di degrado di molti habitat presenti nell'area in oggetto e nei siti Natura 2000 circostanti e del conseguente declino delle specie faunistiche ad essi legate.

La stessa Ricerca indica, in conclusione, la necessità di un'attenta gestione faunistica dell'area circostante l'aeroporto ed in particolare di avviare azioni per una rarefazione/disincentivazione delle presenze ornitiche. Sebbene tale misura sia, presumibilmente, prevista principalmente per le specie a maggior rischio di Bird strike (colombi e corvidi), è evidente che potrebbero esserci ripercussioni anche sulle specie avifaunistiche di interesse conservazionistico che popolano gli ambienti naturali delle aree circostanti l'aeroporto. In particolare l'eventuale ipotesi di disincentivare la presenza di specie arbustive non attrattive per l'avifauna, già in atto all'interno del sedime, potrebbe essere estremamente dannoso nei confronti di quelle specie di uccelli che proprio dalle luci dell'aeroporto vengono attratte al suolo e rischiano di trovare un ambiente inadeguato per la sosta e l'alimentazione.

- o) Negli approfondimenti in merito alle misure di mitigazione e compensazione ambientale – capitolo 10 -, si dichiara che gran parte degli interventi previsti dal Piano del Verde di Malpensa sono stati realizzati, mentre rimane in secondo piano la non attuazione degli interventi previsti nell'area a sud dell'aeroporto di miglorie forestali per il recupero dei boschi e di conservazione della brughiera.**

A tal proposito si richiama quanto già espresso con Delibera di C.d.A, n. 57 del 14/09/2011 e qui riconfermato in merito a quanto previsto dalla L.R. 10/1999 nella vasta area a sud dell'attuale sedime aeroportuale, interessata dalla Brughiera di Malpensa, considerata come "area di riforestazione" e come intervento prioritario.

Al paragrafo 10.2.4 si afferma che gli interventi ambientali proposti, oltre a compensare la riduzione di aree naturali derivante dalla realizzazione delle opere infrastrutturali aeroportuali, sono finalizzati anche al recupero, in forma diversa, di quella porzione di

interventi originariamente previste dal Piano del Verde del progetto Malpensa 2000 sulle aree militari e non ancora realizzati.

Ciò non è accettabile in quanto oltre a prevedere la completa eliminazione degli ecosistemi che erano stati individuati a suo tempo, come da tutelare in via prioritaria, viene, di fatto rimossa un'importante azione individuata al fine di ridurre l'impatto ambientale di Malpensa 2000.

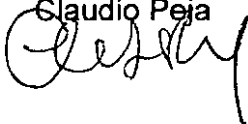
Nelle integrazioni non risulta inoltre essere stata effettuata una sovrapposizione tra le opere previste dal Piano del Verde, e dichiarate come effettuate, e le nuove opere in progetto: non è possibile quindi fare una valutazione su quanto delle opere a verde realizzate venga meno con l'attuazione dei progetti del Master Plan.

Inoltre, quanto previsto dal Master Plan di Malpensa risulta in netto contrasto con gli obiettivi a suo tempo assunti dal Piano del Verde, laddove ci si prefiggeva in particolare di:

- sviluppare sull'intero territorio tecnologie e modalità di utilizzazione che risparmino il più possibile la natura e il paesaggio ..... assicurare, come superfici prioritarie per la difesa della natura e del paesaggio, le aree naturali e seminaturali di maggiore importanza .... sviluppare un sistema di collegamento funzionale a rete tra le suddette aree, mediante strutture paesistiche adatte, ubicate nei paesaggi intensivi;
- nelle aree forestali perseguire l'obiettivo della loro conservazione.

#### I Componenti del Comitato Tecnico Scientifico

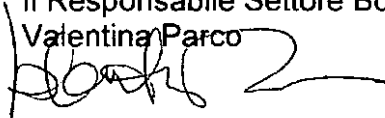
Il Direttore  
Claudio Peja



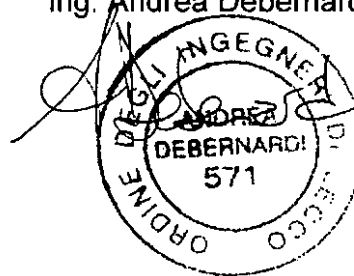
Prof Giuseppe Bogliani



Il Responsabile Settore Boschi  
Valentina Parco



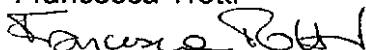
Ing. Andrea Debernardi



Il Responsabile Settore  
Urbanistica e Tutela del Paesaggio  
Isabella Dall'Orto



Ufficio Gestione Siti Natura 2000  
Francesca Trotti





**PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO**  
Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell'ambiente, qualità della vita

**Proposta Consiglio di Gestione N.377 del 16/07/2012**

**Deliberazione C.D.G N° 64 del 18/07/2012**

**Oggetto:**  
**OSSERVAZIONI IN MERITO ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE RELATIVO AL MASTER PLAN MALPENSA.**

Sulla proposta di deliberazione i sottoscritti esprimono ai sensi dell'art.49, 1° comma del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, i pareri di cui al seguente prospetto:

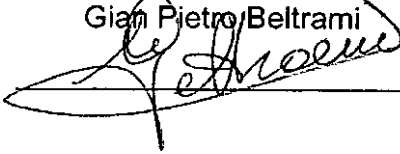
Visto del responsabile del procedimento Isabelle Dell'Orto

Parere	Testo	Esito	Data	Responsabile	Firma
TECNICO	PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA	Favorevole	16/07/2012	CLAUDIO PEJA	
CONTABILE	PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE	Favorevole	16/07/2012	TIZIANA VECCHIO	

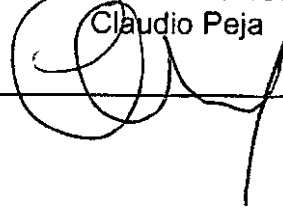
Note: Non compute impiego di spesa

Il presente verbale di deliberazione viene letto, approvato e sottoscritto come segue:

IL PRESIDENTE  
Gian Pietro Beltrami



IL DIRETTORE-SEGRETARIO  
Claudio Peja



---

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che il presente atto è stato pubblicato all'Albo Pretorio online dell' Ente, ai sensi dell'art. 32 della legge 29/2009.

dal \_\_\_\_\_ al \_\_\_\_\_

Magenta, \_\_\_\_\_

IL DIRETTORE-SEGRETARIO

---

---

ATTESTAZIONE DI ESECUTIVITA'

Si attesta che il presente atto è stato pubblicato all'Albo Pretorio online dell' Ente, ai sensi dell'art. 32 della legge 29/2009.

Magenta, \_\_\_\_\_

IL DIRETTORE-SEGRETARIO

---