



Regione Lombardia - Giunta  
DIREZIONE GENERALE TERRITORIO, URBANISTICA E DIFESA DEL SUOLO  
STRUMENTI PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO  
FONDAMENTI, STRATEGIE PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO E VAS

Piazza Città di Lombardia n.1  
20124 Milano  
Tel 02 6765.1

[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)  
territorio@pec.regione.lombardia.it

Alla c.a.

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare - Direzione Generale  
per le Valutazioni e Autorizzazioni  
Ambientali - Divisione II – Sistemi di  
Valutazione Ambientale Email:  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambi  
ente.it

Ministero dei beni e delle attività culturali e  
del Turismo - Direzione Generale Belle Arti e  
Paesaggio - Servizio III – Tutela del  
Paesaggio Email: mbac-dg-  
beap.servizio3@mailcert.beniculturali.it

ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile -  
Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti e  
Spazio Aereo Email:  
protocollo@pec.enac.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -  
Ufficio di Gabinetto del Ministro Email:  
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

LORO SEDI

**Oggetto : Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano Nazionale degli Aeroporti –  
Comunicazione ai soggetti in materia ambientale di avvio della consultazione ai sensi  
dell'art.13 c. 1 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.**

Con riferimento alla comunicazione inviata dall'E.N.A.C. - Direzione Centrale Infrastrutture  
Aeroporti e Spazio Aereo - relativa all'avvio delle consultazioni sul Rapporto preliminare per  
la fase di scoping della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano  
Nazionale Aeroporti, pervenuta alla Regione Lombardia il 12/02/2016 (prot.  
n.T1.2016.0007206) e ricevuta dalla Direzione Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo in data  
18/02/2016 (prot. n. Z1.2016.0001675), con la presente si trasmettono i contributi di Regione  
Lombardia.

**Referente per l'istruttoria della pratica:** ALBERTO GIUDICI    Tel. 02/6765.6313

Cordiali saluti.

IL DIRIGENTE

LUCIA SONIA PAOLINI

Allegati:

File RPA VAS Piano Nazionale Aeroporti - Contributi Regione Lombardia.pdf



**PARERE REGIONALE IN MERITO AL RAPPORTO PRELIMINARE DEL PIANO NAZIONALE AEREOPORTI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA, AI SENSI DEL D.LGS.152/2006, ART.13, COMMI 1 E 2.**

Con riferimento alla comunicazione inviata dalla Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo dell'ENAC relativa all'inizio delle consultazioni sul Rapporto preliminare per la fase di scoping della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Nazionale Aeroporti pervenuta alla Regione Lombardia il 12/02/2016 (prot. n.T1.2016.0007206) e ricevuta dalla Direzione Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo in data 18/02/2016 (prot. n. Z1.2016.0001675), si fornisce il presente contributo.

Esso è dato dalla Regione Lombardia in qualità di soggetto competente in materia ambientale nonché come ente territorialmente interessato ed è stato redatto dalla Struttura Fondamenti, Strategie per il governo del territorio e VAS della Direzione Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo che coordina il Nucleo tecnico regionale di valutazione ambientale per le attività istruttorie relative ai procedimenti VAS.

Per le attività finalizzate all'espressione del parere regionale la Struttura Fondamenti, Strategie per il governo del territorio e VAS ha dunque invitato i componenti del Nucleo tecnico regionale VAS a fornire i pareri e contributi di loro competenza con nota prot. Z1.2016.0003029 del 29/03/2016.

Oltre alle Direzioni Generali della Regione Lombardia facenti parte del Nucleo tecnico regionale VAS, l'Autorità regionale competente per la Valutazione di Incidenza, l'Autorità regionale competente per la Valutazione di Impatto Ambientale, sono stati invitati: l'Autorità di Bacino del Fiume Po, l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Lombardia, le ATS della Lombardia, l'Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste (ERSAF), gli enti gestori dei parchi regionali, delle riserve naturali e dei parchi locali di interesse sovracomunale della Lombardia, le Direzioni Ambiente e Territorio delle province della Lombardia e della Città metropolitana di Milano, le Comunità Montane della Lombardia, l'azienda faunistico venatoria Valbelviso Barbellino, l'Unione Regionale Bonifiche, Irrigazioni e Miglioramenti fondiari (URBIM), i Consorzi di Bonifica e Irrigazione della Lombardia.

Sono pervenuti i seguenti pareri e contributi:

N°	Ente	N° protocollo	Data
1	Provincia di Sondrio	Z1.2016.0002578	16/03/2016
2	Consorzio della Bonifica Burana	Z1.2016.0002947	25/03/2016
3	Autorità di Bacino del Fiume Po	Z1.2016.0003429	06/04/2016
4	ATS della Brianza	Z1.2016.0003478	06/04/2016
5	Comune di Sartirana Lomellina	Z1.2016.0003771	11/04/2016
6	ATS Bergamo	Z1.2016.0003886	13/04/2016
7	ATS Brescia	Z1.2016.0003936	14/04/2016
8	ATS Brianza	Z1.2016.0003939	14/04/2016
9	ATS Milano	Z1.2016.0003942	14/04/2016
10	Provincia di Varese	Z1.2016.0003965	14/04/2016
11	D.G. Agricoltura	Z1.2016.0003966	14/04/2016
12	Provincia di Brescia	Z1.2016.0003989	15/04/2016
13	Parco Lombardo Valle del Ticino	Z1.2016.0004061	18/04/2016
14	D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile	Z1.2016.0004114	19/04/2016
15	Città metropolitana di Milano - Parco Agricolo Sud Milano	Z1.2016.0004138	20/04/2016
16	ARPA Lombardia	Z1.2016.0004457	03/05/2016
17	DG Territorio, Urbanistica e Difesa del suolo - Struttura Urbanistica e Progetti per il territorio	email	09/05/2016
18	D.G. Infrastrutture e Mobilità - U.O. Infrastrutture viarie e aeroportuali	email	09/05/2016

## 1. ANALISI DEL RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE

Dall'analisi del Rapporto Preliminare Ambientale (RPA) messo a disposizione da ENAC, emerge innanzitutto come il processo avviato sia connotato da un forte livello di sperimentality essendo la prima volta che viene affrontata, in Italia, la valutazione ambientale di un Piano del settore trasporti di livello nazionale.

Da ciò scaturisce la necessità di illustrare nel RPA la metodologia di lavoro approntata per il Piano Nazionale Aeroporti (PNA) che si intende predisporre.

Tuttavia, si rileva da subito la difficoltà a comprendere i riferimenti legislativi, regolamentari o amministrativi che prevedono il PNA e quelli che ne definiscono i contenuti.

La proposta di PNA sembra infatti nascere dalla combinazione di disposizioni e indirizzi espressi a livello comunitario (assetto dei trasporti TEN-T), dallo studio ENAC (2010) relativo a consistenza e sviluppo della rete aeroportuale italiana, dalla rilevazione del traffico aereo operata nel 2013, dalla politica di sostenibilità ambientale degli aeroporti concepita da ENAC nonché da atti d'indirizzo ministeriali per la definizione del Piano. Inoltre, esso segue al DPR 201/2015 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti d'interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice di navigazione.

La struttura del Piano risulta fortemente "gerarchica", in quanto identifica un livello strategico e un livello operativo, attribuendo alle scelte di livello strategico la valenza fondativa del Piano e, dunque, il ruolo di "invarianti" del Piano.

Da tale assunto discende, in estrema sintesi, ogni conseguente modalità di approccio alla valutazione di sostenibilità, che il RPA vuole declinata nelle tre componenti (ambientale, economica e sociale) che sottendono allo "sviluppo sostenibile", sarà orientata, ove riferita ad azioni di rango strategico, a "*un'analisi di profilo più alto di quanto non sia il puntuale riscontro degli impatti derivanti dalle scelte di Piano*", reputato afferente alle analisi riferite al livello operativo.

La proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti risulta avere quale obiettivo generale la promozione di uno sviluppo integrato del settore aeroportuale ed il Rapporto Preliminare Ambientale individua una serie di "*Obiettivi strategici*" di seguito sinteticamente articolati:

- soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini e migliorare la qualità dei servizi offerti;
- promuovere la coesione territoriale, migliorando i collegamenti con le isole e con le aree difficilmente raggiungibili con altri metodi di trasporto;
- supportare lo sviluppo economico del Paese;
- contenere gli impatti sull'ambiente e sul paesaggio, orientando le azioni alle sole infrastrutture aeroportuali già esistenti;
- promuovere il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e l'integrazione ferro-aria.

Per ogni scalo aeroportuale il Piano individua delle "*azioni operative*", articolate in diverse tipologie di intervento: nuova realizzazione, potenziamento e riqualificazione e/o riconfigurazione.

Considerato che gli aeroporti di Bergamo Orio al Serio, Milano Linate e Milano Malpensa rientrano nel "Core network" (rete centrale trasportistica da completare entro il 2030) della rete TEN-T definita a livello europeo mentre l'aeroporto di Brescia (Montichiari) è ricompreso nel "*comprehensive network*" (rete globale da completare entro il 2050), si evidenzia, innanzitutto, il ruolo determinante che gioca a livello europeo e anche nazionale il sistema aeroportuale Lombardo.

Dal Rapporto preliminare si evince infatti che, a fronte di un traffico annuo passeggeri registrato negli aeroporti italiani pari a circa 145 milioni (dato 2013), oltre il 50% di questi ha riguardato la Lombardia (con 35,7 ml) e il Lazio (40,7 ml), mentre tutte le altre Regioni italiane hanno un traffico passeggeri inferiore al 9%. A ciò, si aggiunge il dato del traffico cargo, tenuto conto che la Lombardia rappresenta il 64% del traffico cargo nazionale. Di fatto il traffico cargo in Italia risulta concentrato per il 76% in soli tre aeroporti: Milano Malpensa che con il 47,42% di merci trasportate risulta leader nel panorama italiano, seguita da Roma Fiumicino (15,64%) e da Bergamo Orio al Serio (12,79%). Gli aeroporti di Brescia e Linate si collocano invece rispettivamente al sesto e settimo posto per quantità di merci trasportate a livello nazionale.

Coerentemente con le previsioni di traffico ipotizzate a livello europeo, la proposta di Piano Nazionale Aeroporti considera all'orizzonte temporale del 2030, in uno scenario di media espansione, il raddoppio del traffico aereo registrato al 2013, che già vede la Lombardia assorbire circa il 25% del traffico aereo nazionale passeggeri e, come detto, occupare il posto di leader nel traffico merci.

Il redigendo Piano Nazionale Aeroporti assume, come scelta strategica, l'esistenza di diversi livelli gerarchici di scali, quali espressione della diversa dimensione delle scelte di pianificazione, pertanto individua per l'intero territorio nazionale 38 aeroporti articolati su 10 bacini di traffico omogeneo, in ragione della loro dimensione fisica e trasportistica, e degli interventi previsti per ciascuno di essi.

Per il bacino di Nord-Ovest è stato individuato come scalo strategico nazionale l'aeroporto di Malpensa insieme all'aeroporto di Torino, a condizione che quest'ultimo, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC, sviluppi un rapporto di sinergia con Malpensa.

Dall'analisi del Rapporto Preliminare del PNA, si evince inoltre che tutti gli aeroporti lombardi saranno soggetti ad interventi infrastrutturali finalizzati ad adeguare gli scali alle aspettative di crescita delineate dalla stessa proposta di Piano, in particolare prevedendo: azioni di nuova realizzazione, di potenziamento e di riqualificazione e/o riconfigurazione.

## **2. NUCLEO TECNICO REGIONALE VAS**

Si riportano qui di seguito i contributi forniti dai componenti del Nucleo Tecnico Regionale per la VAS.

### **STRUTTURA FONDAMENTI, STRATEGIE PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO E VAS**

- Esplicitare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative che disciplinano l'istituzione, il procedimento di formazione ed adozione/approvazione ed i contenuti dello strumento di pianificazione nazionale;
- per una migliore comprensione delle tabelle e figure riportate nell'elaborato, si invita ad inserire, ove mancanti (es. Fig. 3-4), o comunque di precisare (es. Tab. 3-2) le relative unità di misura;
- Cap. 1.4, Tab. 1-2: si chiede di riportare nella sezione relativa a Regione Lombardia le seguenti informazioni: Direzione Generale Territorio, Urbanistica e Difesa del suolo - Struttura Fondamenti, Strategie per il governo del territorio e VAS; Dirigente: Lucia Paolini; E-mail: lucia\_paolini@regione.lombardia.it;
- Cap. 2: si suggerisce di considerare ed utilizzare, quali validi riferimenti metodologici per l'elaborazione del Rapporto Ambientale, le seguenti pubblicazioni:
  - “Elementi per l'aggiornamento delle norme tecniche in materia di valutazione ambientale” (ISPRA, Manuali e Linee Guida 109/2014, marzo 2014);
  - “Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS” (ISPRA, Manuali e Linee Guida 124/2015);
- Cap. 3.4.2: date le significative previsioni di sviluppo del traffico aereo dello scenario di riferimento (2030) che interessano anche il territorio di Regione Lombardia, si ritiene opportuno citare le fonti di tali previsioni e, ove possibile, esplicitando le modalità di calcolo e stima di crescita del traffico aereo.

### **D.G. AGRICOLTURA**

Per gli aspetti di propria competenza non ha nulla da rilevare

### **D.G. AMBIENTE ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE**

Il Piano in esame viene considerato quale *Piano prestazionale*, cioè quale Piano che “*definisce quelle condizioni che regolamentano l'uso, la trasformazione e l'evoluzione dell'ambito tematico pianificato, senza con ciò vincolare le specifiche soluzioni atte a dare attuazione alle scelte di Piano*”.

**Dal punto di vista metodologico si osserva in via generale che, vista la natura del Piano, appare necessario che il sistema prestazionale delineato dal Piano contenga anche le regole e le condizioni di natura ambientale che consentiranno di garantire la sostenibilità complessiva delle sue realizzazioni.**

Il Piano si basa sulla individuazione del ruolo dei 38 scali esistenti all'interno dello scenario di sviluppo del sistema di trasporto aereo, delineato da previsioni per il traffico al 2030 (min, med, max) con incrementi medi annui del 3,3%. Le previsioni di generazione di traffico nazionale vedono la Lombardia e il Lazio quali poli di principale riferimento.

La proposta di assegnazione del ruolo dei diversi aeroporti (strategici e di livello nazionale e, per differenza tra gli aeroporti esistenti, regionali) si basa su un modello che vede come riferimento il bacino di traffico, definito sulla base dello spostamento in con mezzo privato per la distanza massima di percorrenza di 2h. Dal punto di vista ambientale tale modalità di definizione del bacino di traffico potrebbe essere perfezionata considerando prioritariamente la modalità di trasporto pubblico e in particolare la presenza del sistema ferroviario (ovvero delle previsioni di suo potenziamento), unitamente alla densità di utenza, ciò consentirebbe di delineare linee isocrone - e quindi bacini di traffico - differenti. **Il tema della definizione dei bacini potrebbe essere, in tal senso, discusso in termini di alternative di Piano.**

A seguito dell'individuazione degli aeroporti strategici (Malpensa per la Lombardia, con la relazione - con modalità da definire - con l'aeroporto di Torino Caselle), l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale avviene essenzialmente sulla base del progetto industriale e del Piano economico-finanziario che il gestore aeroportuale sottopone a MIT/ENAC (le cd. "due condizioni" proposte dal Piano); tale riconoscimento determina poi l'investimento anche di risorse pubbliche per le infrastrutture e per il rafforzamento dell'accessibilità.

Pertanto l'attribuzione del rango all'aeroporto si basa essenzialmente su logiche e criteri di natura concorrenziale e di sostenibilità economica; per promuovere la sostenibilità in tutte le sue dimensioni, **appare invece necessario che si tenga in considerazione anche la dimensione ambientale quale elemento costitutivo del Piano e criterio valutativo.**

**La valutazione complessiva sul singolo aeroporto dovrebbe inoltre considerare compiutamente le relazioni con il contesto territoriale, paesistico e ambientale in cui lo stesso è inserito, considerando un intorno sufficientemente ampio.**

Nel sistema degli obiettivi strategici del Piano, l'attenzione all'ambiente è esplicitata nell'OS.05 *"Contenere gli impatti sull'ambiente e sul paesaggio, orientando le azioni del Piano alle sole infrastrutture aeroportuali esistenti"*, che parrebbe tuttavia esaurire gli aspetti di attenzione ambientale alla limitazione rispetto alla realizzazione di nuovi scali.

Il tema ambientale infatti non viene ripreso negli obiettivi operativi del Piano, essenzialmente di natura trasportistica ed economica, mentre rientra nell'azione strategica AS.12 *"sviluppo ed applicazione della Policy ENAC per la sostenibilità ambientale degli aeroporti"*, nei termini di seguito indicati.

La dimensione ambientale viene affrontata dal Piano nel un momento della fase attuativa degli interventi, con articolare riferimento alla Policy ENAC per la sostenibilità ambientale. Tale Policy - in fase di definizione - è previsto agisca per la realizzazione delle opere e delle azioni per l'efficientamento energetico delle strutture aeroportuali, non essendo di contro elemento di valutazione preliminare. Essa pare inoltre orientata ai soli interventi di sviluppo aeroportuale e non già agli interventi connessi all'accessibilità, che - certamente - hanno affrontato o affronteranno specifici e idonei percorsi di valutazione ambientale, ma che **dovrebbero essere altresì considerati 1) nelle politiche di sostenibilità dello sviluppo di uno scalo e 2) per la loro generazione specifica di impatti (occupazione di suolo, traffico indotto, emissioni, alterazioni del contesto, ....).**

Sul tema dell'accessibilità si osserva inoltre che si tratta di un elemento di forte significato per un aeroporto, non solo in termini ambientali, piuttosto in termini strutturanti: in continuità a quanto segnalato più sopra circa le logiche di individuazione degli scali nazionali ("le due condizioni"), appare evidente che il parametro accessibilità - in essere, programmata o potenziale - dovrebbe essere tenuto in considerazione tra i criteri di valutazione o quale ulteriore condizione, anche nei termini di sostenibilità ambientale.

Nello schema metodologico proposto vengono individuate le azioni operative afferenti essenzialmente agli interventi sulla struttura aeroportuale; sulla base di queste viene valutato il "peso" delle informazioni ambientali da acquisire, rappresentato nelle matrici proposte per ogni singolo aeroporto.

L'incremento del traffico passeggeri (pur in assenza di interventi significativi) non viene di per sé considerato come elemento da valutare nei suoi impatti ambientali.

**Tale aspetto dovrebbe invece rientrare nell'approfondimento che viene condotto nel Rapporto Ambientale, sia in termini di scenari che di valutazione degli impatti indotti.**

Altro elemento di specifico approfondimento dovrebbe riguardare la lettura del sistema aeroportuale connessa alla funzione cargo degli scali, al fine di delineare meglio gli effetti ambientali peculiari ma anche territoriali indotti, si pensi ad esempio al comparto della logistica.

Al fine della costruzione del quadro programmatico nel RA, per quanto riguarda Regione Lombardia, si segnalano i principali atti pianificatori/programmatori in materia ambientale.

Piano/Programma	Atto approvativo
Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria - PRIA	d.G.r. n. 593 del 6 settembre 2013
Programma Energetico Ambientale Regionale - PEAR	d.G.r. n. 3706 del 12 giugno 2015
Piano Paesaggistico Regionale - PPR (in corso di revisione)	D.C.R. n.951 del 19/1/2010
Programma Regionale Gestione Rifiuti comprensivo del Piano Regionale Bonifiche PRGR e PRB	d.G.r. 20 giugno 2014, n. X/1990
Pianificazione attività estrattive l.r. 14/98 (Titolo II "Piani delle cave") e criteri per la predisposizione dei Piani (d.g.r. n. 11347 del 10 febbraio 2010 e d.g.r. n. 2752 del 22 dicembre 2011)	La situazione dei piani cave vigenti è disponibile al sito <a href="http://www.ambiente.regione.lombardia.it">www.ambiente.regione.lombardia.it</a>
Piani territoriali di coordinamento dei Parchi regionali e naturali l.r. 86/83	La situazione dei piani cave vigenti è disponibile al sito <a href="http://www.ambiente.regione.lombardia.it">www.ambiente.regione.lombardia.it</a>
Misure di Conservazione per i Siti lombardi di Rete Natura 2000	Documentazione disponibile al sito: <a href="http://www.ambiente.regione.lombardia.it">www.ambiente.regione.lombardia.it</a>

Accanto ai temi messi in luce con riferimento all'impostazione del Piano, si forniscono qui di seguito ulteriori contributi per quanto riguarda alcune specifiche tematiche e componenti ambientali.

### **Qualità dell'aria e cambiamento climatico - Energia**

Gli impatti del settore aeroportuale sulla qualità dell'aria e sul clima sono legati principalmente alle emissioni di gas inquinanti e climalteranti, derivanti sia dai velivoli e dalle strutture tecnologiche degli aeroporti, sia dal traffico veicolare indotto per il trasporto di passeggeri e merci.

Per gli inquinanti, che possono incidere sulla qualità dell'aria a scala locale, nei casi in cui siano previsti aumenti emissivi rilevanti rispetto allo stato attuale, sarebbe utile effettuare delle stime di massima di tali effetti, in via semplificata o di screening, ad es. in termini di incrementi percentuali delle concentrazioni rispetto alla situazione attuale, anche a partire dagli studi di VIA relativi ai vari scali ove disponibili (ovvero alle infrastrutture di accessibilità connesse).

A tal proposito si ritiene che debbano essere approfonditi i suddetti fattori, tenendo conto dell'effetto degli interventi infrastrutturali previsti, in termini di emissioni dirette o indotte dal sistema dell'accessibilità agli scali, nonché, anche in caso di assenza di interventi infrastrutturali di rilievo, delle emissioni derivanti dall'aumento del traffico aereo (e dunque dell'indotto veicolare) ove previsto. Di conseguenza dovrebbe essere perfezionata la gradazione dei livelli d'indagine proposta nel Rapporto Preliminare Ambientale, considerando fra i criteri che determinano un maggiore approfondimento anche l'entità degli incrementi di traffico previsti. Infatti, dal punto di vista metodologico, il proponente dichiara di voler focalizzare la propria analisi sull'impatto della struttura aeroportuale, asserendo che la domanda di traffico costituisce per il Piano un dato di input che deve essere soddisfatto. Come già rilevato nella parte generale, questa scelta non appare condivisibile: soddisfare il fabbisogno mediante un determinato potenziamento delle

strutture aeroportuali costituisce proprio una delle possibili alternative, da sottoporre a VAS rispetto agli effetti ambientali indotti, in particolare sulle componenti in esame.

Si tratta infatti di una scelta che ha evidenti ricadute sul territorio, e che nel caso della Lombardia influirà sull'attuazione di due atti vigenti, il Programma Energetico Ambientale Regionale ed il Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria, che sono anch'essi stati approvati a seguito di specifico percorso di VAS.

E' importante poi fornire un inquadramento della situazione della qualità dell'aria attuale, ad es. a livello regionale, a livello delle province direttamente interessate dalla presenza di scali, nonché, in aggiunta, con dati locali della rete di monitoraggio ove siano disponibili centraline di rilievo rappresentative.

In termini generali le valutazioni dovrebbero comprendere stime del bilancio emissivo, per singoli interventi e per scalo, degli scenari proposti rispetto allo stato attuale, sia per quanto riguarda i principali inquinanti tipici del traffico aereo e veicolare e di eventuali impianti tecnologici in progetto, sia per le emissioni di gas climalteranti. Gli scenari emissivi potranno essere caratterizzati anche da situazioni migliorative, ad es. con ammodernamenti tecnologici e sostituzione di impianti meno efficienti, o relativamente all'accessibilità con lo spostamento di quote di traffico da mezzo privato (o in generale su gomma) al trasporto ferroviario, e in tal caso le stime potranno limitarsi a un grado di approfondimento meno elevato.

Per quanto riguarda la tematica del clima, caratterizzata da effetti di scala globale, è sufficiente effettuare stime sulle emissioni di gas climalteranti.

Le emissioni di gas inquinanti e climalteranti dovrebbero essere assunte nel quadro degli indicatori per la valutazione della sostenibilità, e concorrere inoltre al sistema di monitoraggio del Piano unitamente a dati di qualità dell'aria, rilevati dalla rete delle centraline di monitoraggio più significative per le varie zone del territorio considerate.

Come ricordato dal proponente, le strutture aeroportuali di grandi dimensioni costituiscono insediamenti soggetti all'obbligo di diagnosi energetica ai sensi del d. lgs. 102/2014. Le diagnosi energetiche provvedono alla stima dei consumi energetici attribuibili alle diverse strutture aeroportuali, ed alla individuazione degli interventi di efficientamento energetico più convenienti sotto il profilo economico ed ambientale. In questo contesto, compito del Piano sarà quello di dare conto degli esiti delle diagnosi, assumendo come stato di fatto il quadro dei consumi delineato e programmando opportunamente gli interventi previsti.

### ***Impatto acustico***

Il Rapporto Ambientale preliminare individua le esigenze di approfondimento ambientale (o portata delle informazioni ambientali) per i vari aeroporti senza tenere conto delle previsioni di crescita (incremento dei movimenti tra lo scenario 2013 e quello del 2030) e della situazione del territorio circostante. In particolare per valutare adeguatamente le ricadute in termini di impatto acustico del Piano è fondamentale ed imprescindibile considerare i trend di crescita dei movimenti e le sensibilità recettoriali circostanti ogni singolo aeroporto; non è sufficiente una valutazione limitata alla considerazione dell'impatto dovuto alla realizzazione di manufatti ed infrastrutture considerati a sé stanti.

Si osservi, per esempio, che nella scala qualitativa delle esigenze di approfondimento ambientale, ottenuta con la metodologia che presenta le carenze sopra dette ed in base alla quale sono classificati i diversi aeroporti, l'aeroporto di Orio al Serio risulta classificato nell'ultima delle cinque classi individuate ("molto basso") a dispetto delle significative previsioni di crescita e della presenza di popolazione ed di aree urbanizzate nel suo intorno.

Si ritiene pertanto che la metodologia finalizzata a valutare le esigenze di approfondimento delle informazioni ambientali per i singoli aeroporti debba essere ricalibrata considerando le previsioni di crescita del traffico nonché la composizione di questo (evidenziando anche la specificità del traffico cargo) e che debba inoltre essere stimata l'esposizione al rumore della popolazione (nello scenario attuale e in quello futuro al 2030 considerati nel Piano) e delle aree sia rispetto all'indicatore L<sub>va</sub> (dal quale discende il sistema dei limiti e dei vincoli) che L<sub>den</sub> e L<sub>night</sub> (in armonia con l'approccio alla determinazione e gestione del rumore ambientale definito dalla direttiva 2002/49/CE).

Dovrà essere in particolare approfondita la stima relativa alle situazioni di esposizione della popolazione a livelli di rumore superiori a 65 dB(A) di L<sub>va</sub> e tra 65 dB(A) e 60 dB(A) di L<sub>va</sub>, all'estensione delle aree per le quali si prevedono livelli di rumore superiori a 60 dB(A) di L<sub>va</sub> e quella per le quali si prevedono livelli di rumore superiore a 65 dB(A) di L<sub>va</sub>. I dati delle stime dovranno, in particolare, essere illustrati e discussi in



termini di situazioni di compatibilità o incompatibilità rispetto alle destinazioni d'uso ed alla esposizione della popolazione.

Si raccomanda inoltre di redigere il rapporto ambientale considerando il rumore come tema autonomo (al pari per esempio dell'aria) e non come articolazione del tema salute (come invece è stato fatto in tabella 4.12 "Sistemi e fattori/effetti ambientali), per evitare di restringere la valutazione ai soli aspetti sanitari (pure importanti) dell'esposizione al rumore trascurando tutto quanto è legato all'interferenza con la qualità della vita e la legittima fruizione delle destinazioni d'uso del territorio.

#### ***Paesaggio – Aree Protette - Elementi relativi alla Valutazione di Incidenza***

Si rileva che gli aeroporti lombardi ricadono in aree caratterizzate dalla presenza di importanti valenze paesaggistiche e da assoggettamenti a specifica tutela ex D.Lgs 42/2004; sono inoltre interessati dalla presenza di aree protette e siti Rete Natura 2000: l'aeroporto di Malpensa rientra integralmente nel perimetro del Parco regionale della Valle del Ticino e l'aeroporto di Linate è una enclave all'interno del Parco regionale Agricolo Sud Milano.

**Si ritiene pertanto debbano essere condotti approfondimenti ed acquisito un adeguato livello di informazioni per ciascuno scalo (al momento indicata una portata informazioni bassa o medio-bassa, tranne per Malpensa).**

**Si ravvisa inoltre la necessità di coinvolgere gli Enti gestori dei Parchi regionali, fin dalle prime fasi, circa la definizione delle previsioni di intervento, anche in considerazione del fatto che la gestione dei siti Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) presenti è in capo ad essi.**

**Con riferimento alla presenza dei siti RN 2000, si segnala inoltre la necessità di integrare l'appendice II (pag.144), nonché il testo del RA (pag.128), evidenziando che la distanza tra l'aeroporto di Linate e il SIC IT 2050009 "Sorgenti della Muzzetta" corrisponde a 6,7 Km lineari.**

#### **D.G. TERRITORIO, URBANISTICA E DIFESA DEL SUOLO**

Date le previsioni di raddoppio del traffico aereo e tenuto conto degli interventi infrastrutturali previsti negli scali lombardi, si ritiene opportuno fornire indicazioni puntuali in merito:

- all'orientamento del Piano regionale di sviluppo rispetto al sistema aeroportuale lombardo;
- ai contenuti del Piano Territoriale Regionale d'Area "PTRA Aeroporto Montichiari" approvato dal Consiglio regionale nel dicembre 2011, ed elaborato dalla Direzione di concerto con ENAC, affinché le scelte del Piano Nazionale Aeroporti tengano conto delle previsioni di sviluppo degli strumenti di pianificazione territoriale regionale già vigenti sul territorio.

#### ***Piano Regionale di Sviluppo***

Il Piano Regionale di Sviluppo della Lombardia conferma l'importanza di Malpensa quale gate intercontinentale e centro del sistema aeroportuale lombardo, in sinergia con Torino, come evidenziato dal Piano nazionale aeroporti, di Linate come City Airport, di Montichiari a prevalenza trasporto merci e come "riserva di capacità", e di Orio al Serio come aeroporto dedicato ai voli low cost.

Si mira a garantire la rilevanza del ruolo economico della Lombardia in Italia e in Europa, ponendo attenzione allo sviluppo compatibile dei territori circostanti ai sedimi aeroportuali e alle azioni di valorizzazione degli stessi, in particolare quelle previste all'interno del Piano Territoriale Regionale d'Area di Montichiari e dell'Accordo di Programma Quadro di Malpensa.

#### ***PTRA Aeroporto di Montichiari (Brescia)***

L'aeroporto G. D'Annunzio di Montichiari (BS) è collocato in una posizione strategica dal punto di vista territoriale, tenuto conto che l'area è priva di addensamenti urbani e insediativi in adiacenza al sedime aeroportuale, quindi con una situazione favorevole di compatibilità localizzativa e ambientale (in termini di impatto acustico) e con una sostanziale potenzialità di sviluppo.

Considerate tali condizioni favorevoli ed in previsione di una possibile saturazione degli altri scali lombardi, già nel 2011 il Consiglio regionale della Lombardia ha approvato il Piano Territoriale Regionale d'Area PTRA

“Aeroporto Montichiari” (d.c.r. n. 298 del 6 dicembre 2011), elaborato peraltro in coordinamento con ENAC, finalizzato a promuovere lo sviluppo equilibrato dell’aeroporto e del relativo territorio circostante, includendo altresì la previsione delle infrastrutture di adduzione allo scalo.

Il PTRA interessa il territorio di quattro Comuni, ovvero Castenedolo, Ghedi, Montichiari e Montirone (Tav. 01 PTRA), fondandosi su una logica di pianificazione territoriale di area vasta basata su modalità di intervento integrate e da leggere in molteplici settori:

- infrastrutturare un’area strategica, in particolare connettere il trasporto aereo con il sistema infrastrutturale in progetto (in primis Alta velocità e nuovi collegamenti autostradali);
- promuovere un modello di sostenibilità ambientale (forte attenzione al rumore aeroportuale);
- orientare l’azione di trasformazione territoriale (un nuovo modo di insediarsi);
- dare voce alle nuove istanze dei cittadini e dei settori produttivi per fare nascere nuove priorità;

A tale fine il Piano riconosce, da un lato, un ambito di salvaguardia di natura prescrittiva finalizzato a non compromettere lo sviluppo e il potenziamento dell’aeroporto (Ambito A) e, dall’altro, un areale di pianificazione orientativa per i Comuni, al fine di garantire un corretto sviluppo della pianificazione comunale nel territorio potenzialmente interessato dallo sviluppo aeroportuale (Ambito A1).

Nell’ambito di Piano sono pertanto inclusi il sedime dell’aeroporto civile di Montichiari e dell’aeroporto militare di Ghedi; viene inoltre individuato il sedime destinato allo sviluppo aeroportuale (Ambito T2), gli ambiti adibiti alla pianificazione locale con le relative vocazioni funzionali, le infrastrutture in progetto con i relativi ambiti di salvaguardia (TAV, linee ferroviarie e metropolitane, viabilità stradale), la delimitazione delle curve isofoniche e delle zone di rischio (ai sensi dell’art. 707 del Codice della navigazione).

Si prevede inoltre un sistema di compensazioni ambientali finalizzate al rafforzamento e alla realizzazione della rete ecologica regionale, individuando gli ambiti privilegiati da sottoporre a tali compensazioni, da attuarsi mediante accordi con gli enti interessati. Si rimanda alla Tavola 08 “Organizzazione territoriale” per l’opportuna verifica dei suddetti areali.

**Alla luce dei suddetti orientamenti pianificatori, il PTRA di Montichiari si pone pertanto come strumento in grado di garantire lo sviluppo dello scalo, sia in funzione del potenziamento dell’attuale vocazione cargo, che di un possibile sviluppo per il trasporto passeggeri; in questo caso diventa importante la realizzazione della linea AV e del collegamento metropolitano con la città di Brescia per rendere funzionale ed accessibile lo scalo.**

**Il potenziamento dell’aeroporto di Montichiari prefigurato dal PTRA si inserisce inoltre in un quadro di possibile sviluppo del sistema aeroportuale, non solo della Lombardia, ma anche dell’Italia e dei suoi rapporti con l’Europa. Infatti il PTRA, in virtù della posizione baricentrica dell’aeroporto rispetto a tutto il nord Italia, definisce una organizzazione della mobilità dell’area che tiene conto dei collegamenti infrastrutturali internazionali (Corridoio V, Brennero e TAV, in primo luogo) e, a livello di traffico aereo, dei due bacini di traffico del nord Italia individuati dalla stessa proposta del PNA.**

E’ importante segnalare che la positiva esperienza del PTRA Montichiari, e la concertazione con ENAC, deve essere replicata, con i necessari adattamenti ai territori diversi per importanza e localizzazione, anche in tutti gli altri scali al fine di riuscire a coniugare i necessari obiettivi di realizzazione delle dotazioni infrastrutturali del paese con gli inevitabili effetti che deriveranno dalla loro realizzazione sul territorio circostante, al fine di riuscire a governare in modo armonico condiviso e sostenibile lo sviluppo di queste importanti infrastrutture, ed evitare in questo modo possibili polemiche strumentali.

## **D.G. INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ**

Si riscontra preliminarmente che il quadro di riferimento infrastrutturale delineato nel Piano Nazionale degli Aeroporti è coerente, in linea generale, con le linee prioritarie di sviluppo della rete di Regione Lombardia, così come delineate nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), adottato con DGR n. X/4665 del 23 dicembre 2015.

Infatti, tra le strategie volte al perseguimento dell'obiettivo di migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale, il PRMT individua anche il supporto al potenziamento del sistema aeroportuale lombardo, favorendo lo sviluppo di Malpensa come aeroporto di riferimento per il nord Italia. La strategia regionale mira a creare un unico sistema aeroportuale, aperto a sinergie con gli aeroporti del Nord Italia in una logica di sistema macroterritoriale, ma con ruoli ben distinti per i singoli scali, individuando Malpensa come gate internazionale ed intercontinentale, Linate come *city airport*, Orio al Serio come aeroporto specializzato per la domanda turistica, in particolare con vettori *low cost* e *courier*, e Montichiari come importante riserva di capacità, sia per i passeggeri sia per le merci. In particolare, la strategia regionale vede la specializzazione di Malpensa come gate intercontinentale attraverso lo sviluppo del traffico intercontinentale con l'incremento del numero e delle destinazioni a lungo raggio, da attuare attraverso l'adeguamento della capacità dell'aeroporto rispetto ai target di domanda previsti e il potenziamento e l'ottimizzazione delle connessioni su gomma e su ferro.

La visione regionale appare pertanto coerente con il disegno definito nel DPR 201/2015 e nel PNA, in cui sono ben definiti sia il ruolo di gate intercontinentale di Malpensa, sia il ruolo di aeroporti di interesse nazionale degli altri scali di Linate, Orio al Serio e Montichiari, ponendo anche l'accento sulla incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che possano consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi.

Tali linee di sviluppo stanno inoltre trovando la loro coerente attuazione nelle linee guida dei *Masterplan* di Malpensa e Orio al Serio, che sono in fase di discussione anche a livello territoriale e che costituiranno la base per la redazione dei progetti di sviluppo degli stessi scali.

Relativamente alle azioni operative definite nel Rapporto Preliminare Ambientale, che consistono in interventi da realizzare per adeguarsi alle aspettative delineate nella proposta di PNA e per le quali è effettuata una valutazione degli effetti generati al fine di determinare l'entità degli studi da effettuare in funzione del rapporto azione-effetto, si chiede di chiarire se nelle azioni "interventi per la mobilità interna su ferro" e "interventi per la mobilità interna su gomma" sono ricompresi anche gli interventi per l'accessibilità agli aeroporti, cioè gli interventi per l'intermodalità su ferro e su gomma, o soltanto gli interventi che dovessero essere ricompresi all'interno del sedime aeroportuale. Ciò al fine di poter meglio comprendere se gli approfondimenti da rendere nel successivo Rapporto Ambientale saranno estesi o meno anche a tali interventi.

Rispetto al quadro delle infrastrutture di accessibilità agli aeroporti del bacino di traffico Nord Ovest, descritte nel capitolo 13 del PNA, con particolare riferimento al sistema aeroportuale lombardo, pur dando atto che le linee generali di sviluppo corrispondono alle priorità infrastrutturali di Regione Lombardia, si segnala che alcune delle opere citate sono già state completate e sono in esercizio. In particolare:

- l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi), che è stata aperta al traffico a luglio 2014;
- la tratta A dell'autostrada Pedemontana, che collega la A8, in corrispondenza di Cassano Magnago, alla A9 in corrispondenza di Lomazzo, che è entrata in esercizio a maggio 2015, e la tratta B1 della Pedemontana, che collega la A9 in corrispondenza di Lomazzo alla SS35 Milano-Meda in corrispondenza di Lentate sul Seveso, che è stata aperta al traffico a novembre 2015;
- la Tangenziale Est Esterna di Milano (TEM), che è stata aperta al traffico a maggio 2015;
- il completamento della Tangenziale sud di Bergamo, ovvero il lotto Stezzano-Zanica, che è stato aperto al traffico a novembre 2015.

Si ritiene quindi necessario che il PNA venga aggiornato in tal senso e che, di conseguenza, di ciò si tenga conto nella valutazione degli impatti ambientali, in quanto tali opere non dovranno essere annoverate fra quelle di cui calcolare gli impatti, ma andranno a costituire elementi dello stato di fatto.

Si ritiene inoltre necessario che nell'ambito del quadro delle infrastrutture di accessibilità agli aeroporti lombardi siano tenuti in considerazione alcuni altri interventi prioritari per la corretta distribuzione dei flussi di traffico di adduzione, in particolare:

- interventi sulla SP103 "Cassanese Bis", che garantiranno una corretta connessione di ultimo miglio fra l'aeroporto di Linate e l'area urbana di Milano, in particolare:
- completamento della viabilità speciale di Segrate;
- tratto in fregio all'ex Dogana;
- collegamento tra l'area ex Dogana e la nuova Cassanese realizzata da Brebemi;
- potenziamento della SP14 Rivoltana, funzionale al miglioramento del collegamento di Brebemi verso Milano e verso l'aeroporto di Linate;
- realizzazione della linea ferroviaria Seregno-Bergamo e innesto sulla linea Bergamo – Treviglio (gronda est), che permetterà di attivare nuovi servizi da est verso Malpensa creando un itinerario di gronda per i flussi non diretti al capoluogo lombardo.

Si sottolinea inoltre la necessità che vengano maggiormente dettagliati, nell'ambito del PNA, i termini e le modalità del trasferimento alle Regioni degli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale, diversi da quelli di interesse nazionale, ai sensi degli articoli 3 e 5 del D. Lgs. n. 85 del 28 maggio 2010.

In particolare, il PNA prevede che la revisione degli aeroporti che costituiscono la rete aeroportuale nazionale debba avvenire con cadenza triennale verificando il soddisfacimento di requisiti di natura trasportistica ed economico-finanziaria. La formalizzazione della nuova rete di aeroporti che costituiscono la rete aeroportuale nazionale dovrebbe quindi seguire la medesima procedura già seguita per la loro individuazione, pertanto occorrerebbe l'emanazione di un decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa intesa con la Conferenza Stato-Regioni-Province autonome e parere dell'Agenzia del demanio e delle Commissioni parlamentari, ai sensi dell'art. 698 del Codice della navigazione. Nel PNA viene specificato che è intendimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti proporre, d'intesa con le Regioni, una semplificazione della procedura in questione al fine di rendere l'atto in parola uno strumento più agevole di pianificazione del settore. Tuttavia, nient'altro viene specificato al riguardo, né in che termini potrebbe essere attuata la semplificazione, né con quali tempistiche.

Non è fatta menzione inoltre degli aeroporti che già attualmente non fanno parte della rete aeroportuale nazionale, per i quali occorrerebbe specificare se anche questi scali debbano essere trasferiti alle Regioni, e, nel caso, con quali procedure e quali tempistiche.

Si nota inoltre che nel PNA non viene affrontato l'aspetto patrimoniale, mentre invece nel Rapporto Preliminare Ambientale si sottolinea che gli aeroporti che non risultassero aver soddisfatto i necessari requisiti saranno trasferiti alle Regioni le quali potranno gestirli senza oneri per lo Stato.

Si ritiene pertanto necessario un chiarimento sulle procedure e sulle tempistiche che dovranno essere adottate per l'individuazione degli aeroporti che saranno soggetti al trasferimento, oltre che sulle implicazioni patrimoniali e finanziarie, e sulle eventuali ricadute sul PNA e la relativa valutazione ambientale.

In merito, infine, alle ulteriori opere annoverate come prioritarie per l'accessibilità agli aeroporti, riportate nel capitolo 13 del PNA, si chiede di recepire alcuni aggiornamenti riguardanti i dati di progetto di riferimento, riportati in rosso nelle tabelle delle pagine seguenti.

## Milano-Malpensa

### 2. Intermodalità

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	Costo (M di €)	Fonte di finanz.	Stato Finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
2.1		oltre <del>2015</del> 2016	Ferrovie Nord	€78,85	CIPE	100%	PP approvato dal CIPE PD elaborato	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
2.2		oltre <del>2015</del> 2016	RFI	€391,90		0%	PP approvato dal CIPE	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
2.3		oltre <del>2015</del> 2016	RFI	€401,80 €325,90	CIPE	100%	PD da riapprovare dal CIPE	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico: <del>opera connessa all'EXPO</del> )
2.4	2013	<del>2015</del> 2016	Ferrovie Nord SEA	€115,00	Ferrovie Nord SEA Contributi UE	100%	<del>PP ultimato</del> Lavori in corso	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico: <del>parte dell'intervento 2.6 di seguito</del> )
2.5			RFI	€ 1.200,00	CIPE	0%	<del>PP in istruttoria MIT, stralciato collegamento T1-T2</del> Sviluppo in corso progetto T2-Gallarate/Sempione (vedere successivo punto 2.7)	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
2.6		<del>2015</del> 2017	RFI	<del>€223,00</del> €256	CIPE	100%	Lavori in corso	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
2.7			<del>RFI</del> FN + SEA		<del>CIPE</del> Fondi europei CEF	0%	<del>PP presentato per il parere degli Enti</del> Sviluppo progetto preliminare	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)

### 3. Accessibilità viaria

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	Costo (M di €)	Fonte di finanz.	Stato Finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento
3.1		2016	ANAS	€119,10	L.345/97 fondi per Malpensa Contratto di Programma ANAS	50%	PP approvato dal CIPE PD in istruttoria MIT	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)
3.2		2016	ANAS	€261,80	L.345/97 fondi per Malpensa	51,00 %	PP approvato dal CIPE PD in istruttoria MIT	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
3.3			ANAS	<del>€420,00</del> €135,00	L.345/97 fondi per Malpensa	10,00 %	<del>PP approvato dal MIT</del> in istruttoria MIT	
3.4	2010	oltre <del>2015-2019</del> 2019	CAL	<del>€4.166,00</del> €4.118,00 (totale intera opera)	APL Stato	<del>35%</del> 40%	<del>Lavori lotto 1 in corso - 62%</del> Progetto esecutivo Lotto 2 Progetto esecutivo	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

## Bergamo - Orio al Serio

### 2. Intermodalità

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	Costo (M di €)	Fonte di finanz.	Stato Finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
2.1	Collegamento ferroviario a Bergamo e Milano	2012	2015	RFI SACBO	€170,00	Regione Lombardia + privati	0%	Studio di fattibilità	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 PROGRAMMA REGIONALE <del>opera necessaria EXPO</del>
2.2	Realizzazione della linea ferroviaria Seregno-Bergamo e innesto sulla linea Bergamo – Treviglio (gronda est)			RFI	€1.000		8%	Progetto preliminare	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016

### 3. Accessibilità territoriale

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	Costo (M di €)	Fonte di finanz.	Stato Finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
3.1	Tangenziale sud di Bergamo – completamento	2011	2014	ANAS	€8,60	ANAS	100%	Lavori affidati	
3.2	BreBeMi – interconnessione est	2011	2014	Brebemi SPA	€1.611,00	Brebemi SPA	100%	Lavori in corso	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

## Milano-Linate

### 2. Intermodalità

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	Costo (M di €)	Fonte di finanz.	Stato Finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
2.1	Metropolitana M4 – Policlinico-Linate	2012	2015 2022	Comune di Milano	<del>€910,02</del> €1819	CIPE, Comune di Milano, privati	100%	Lavori in corso <del>tratta Linate – nuova fermata Forlanini</del> - intera linea Lorenteggio - Linate	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

### 3. Accessibilità territoriale

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	Costo (M di €)	Fonte di finanz.	Stato Finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
3.1	Tangenziale est Milano	2012	2015	CAL	€ 1.578,00	Tangenziale e esterna SPA	100%	Lavori affidati	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
3.1	Sistema viabilistico del comparto Dogana di Segrate e Linate Idroscalo - "Cassanese bis"			Città Metropolitana di Milano	€160	Privati	100%	Progetto definitivo	
3.2	Sistema viabilistico del comparto Dogana di Segrate e Linate Idroscalo potenziamento SP "Rivoltana"			Città Metropolitana di Milano	€37,5	Serravalle, EE. LL. (Regione Lombardia, Città Metropolitana Milano, Comune Segrate)	50%	Progetto definitivo	
3.3	Accessibilità centro intermodale di Segrate	2016	2019	Serravalle	68,64 €	Serravalle	In fase di reperimento	Progetto esecutivo	
3.4	BreBeMi - interconnessione est	2011 2016	2014 2017	Brebemi SPA	€ 1.611,00 47,58 €	Brebemi SPA	100%	Lavori in corso Progetto definitivo approvato dal CIPE	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

## Brescia – Montichiari

### 2. Intermodalità

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	Costo (M di €)	Fonte di finanz.	Stato Finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
2.1	AV Milano – Verona, tratta Treviglio Brescia	2011	2016	RFI	€2.050,00	CIPE	55%	Lavori <del>affidati</del> in corso	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)
2.2	AV Milano – Verona, tratta Brescia Verona e fermata in aeroporto	oltre 2013	2020	RFI	€2.800,00	CIPE	2%	PP approvato da CIPE	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento prioritario)

### 3. Accessibilità locale e territoriale

Assi d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	Costo (M di €)	Fonte di finanz.	Stato Finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
3.1	Tangenziale sud di Brescia – raccordo autostrada A4 e A21 e viabilità di accesso all'aeroporto	2010	<del>2014</del> <del>2018</del>	<del>ANAS</del> <del>MIT</del>	<del>€293,87</del> <del>€295</del>	<del>CIPE+ UE</del> <del>Autostrade</del> <del>Centropadane</del> Nuovo concessionario Gruppo Gavio	100%	<del>Lavori in corso</del> Appalto	11° ALL. INFR. AL DEF 2014-2016 (intervento strategico)

## ARPA LOMBARDIA

In merito alle attività previste in Regione Lombardia e sintetizzate nel Rapporto preliminare secondo macro categorie di interventi es. realizzazione/potenziamento/riqualificazione di interventi su: sottosistema delle piste, sottosistema delle vie di rullaggio, dei piazzali, terminal dei passeggeri, cargo, attività di supporto, dei parcheggi, impianti tecnologici e mobilità interna su ferro e su gomma, si auspica che nel Rapporto ambientale tali interventi siano approfonditi nel dettaglio, al fine di poter meglio effettuare le valutazioni relative agli impatti negativi generati dalla loro attuazione.

Si auspica che rispetto all'impianto metodologico per la determinazione della portata delle informazioni nel livello operativo fondato sull'utilizzo di matrici coassiali, nel Piano e nel Rapporto Ambientale possano trovarsi più indicazioni sia di carattere descrittivo che di valenza propositiva rivolte alla previsione di opere di compensazione e mitigazione.

Si ritiene importante raccogliere il maggior numero di dati e informazioni riguardanti il traffico aereo degli scali, nonché scenari di scala globale, in modo da poter fornire un quadro previsionale agli orizzonti già stabiliti (2020, 2025 e 2030) che possano argomentare una eventuale previsione di sviluppo degli aeroporti a livello programmatico.

Attualmente dall'analisi del Rapporto preliminare si evince che sono previsti nuovi interventi su gli aeroporti di Malpensa e Brescia Montichiari, potenziamenti per Orio al Serio, Malpensa e Brescia Montichiari e riqualificazioni e/o riconfigurazioni per Linate. In considerazione di ciò, si rimarcano alcune criticità in atto in alcune delle aree oggetto di intervento che dovranno necessariamente essere prese in considerazione in fase di valutazione degli effetti.

## RUMORE

Con riferimento alle informazioni contenute nel "Piano Nazionale degli Aeroporti Processo di VAS – Rapporto Preliminare Ambientale ex art. 13 co. 1 DLgs 152/2006 e smi", il documento individua un certo numero di Azioni operative - e le tipologie di intervento attraverso le quali queste Azioni si attuano - che rappresentano gli interventi infrastrutturali da realizzarsi per adeguare gli scali alle aspettative di sviluppo delineate dalla stessa proposta di Piano. Il Rapporto preliminare individua l'entità dei possibili effetti di questi interventi sui diversi "fattori ambientali" tra cui il clima acustico delle aree residenziali vicine

all'aeroporto. Ad ogni Azione, sulla base della tipologia di intervento (realizzazione, potenziamento, riqualifica/riconfigurazione) è attribuita l'entità dei potenziali effetti ambientali e, conseguentemente, la portata delle informazioni che il Rapporto ambientale dovrà fornire.

Il Rapporto preliminare evidenzia che lo sviluppo infrastrutturale e gli interventi previsti dalla proposta di piano per ciascuno scalo rispondono ad una crescente domanda di mobilità e al significativo incremento del traffico aereo previsto nell'arco temporale fino al 2030-2035. Il Rapporto preliminare riferisce che le previsioni aggiornate di crescita del trasporto aereo indicano un possibile raddoppio del traffico entro il suddetto orizzonte temporale a livello europeo, mentre per il nostro Paese le stime indicano una crescita media annua del 3,3%.

A fronte dello scenario di sviluppo prospettato, si ritiene che nel Rapporto ambientale debbano essere adeguatamente presi in considerazione gli aspetti dettagliati di seguito, rispetto ai quali l'informazione fornita nel medesimo Rapporto ambientale dovrà avere adeguata "portata" e approfondimento:

### **Incremento del traffico e suo impatto sul clima acustico**

Si osserva che l'incremento del traffico, a prescindere dagli interventi infrastrutturali di adeguamento che esso può più o meno comportare per i diversi scali, sia di per sé un elemento che ha importanti effetti sui diversi "fattori ambientali" e in particolare sul clima acustico, rispetto al quale rappresenta il fattore di maggiore impatto. Si ritiene opportuno, perciò, che nel Rapporto ambientale questo aspetto sia adeguatamente preso in considerazione.

### **Ridistribuzione del traffico e traffico cargo**

Sempre in merito agli scenari di traffico prospettati per l'orizzonte temporale considerato, il Rapporto preliminare riferisce di una possibile redistribuzione delle diverse tipologie di flussi (passeggeri, merci) sui diversi scali nazionali. In particolare richiama gli obiettivi operativi della proposta del Piano Nazionale Aeroporti tra i quali "*promuovere la specializzazione di ruolo degli aeroporti e **segnatamente di quelli per il trasporto cargo**, derivanti dalla valorizzazione delle potenzialità di ciascuno scalo in considerazione delle sue capacità infrastrutturali, ...*"; (obiettivo operativo OO.02). Si fa presente che il traffico merci riveste un ruolo importante e specifico per quanto riguarda gli effetti sul clima acustico (in considerazione, ad esempio, del tipo di aeromobili impiegati e/o della distribuzione dei voli sulle 24 h e in particolare nel periodo notturno). Si ritiene necessario, perciò, che nel Rapporto ambientale lo sviluppo previsto per il traffico cargo e i suoi effetti sul rumore siano adeguatamente presi in considerazione.

### **Traffico notturno**

Particolare attenzione dovrà essere posta nel Rapporto ambientale agli sviluppi previsti per il traffico in orario notturno, per l'evidente criticità che tali voli possono generare in termini di disturbo alla popolazione.

A questo proposito si osserva che alcune delle azioni strategiche individuate nella proposta di Piano Nazionale Aeroporti, e richiamate nel Rapporto preliminare, sono "*azioni rivolte alla razionalizzazione ed efficientamento economico del settore aeroportuale ...*", (azioni strategiche AS.08, AS.09, AS.10) obiettivo da perseguire anche "*mediante la razionalizzazione degli orari di apertura degli scali*". A questo proposito il Rapporto preliminare sottolinea "*come la stessa proposta di Piano evidenzi <<la chiusura di alcuni aeroporti nella fascia notturna 23:00-06:00 è in linea con gli indirizzi europei in materia di riduzione dell'impatto ambientale aeroportuale>>*". Dall'altro lato, invece, nella prospettiva di uno sviluppo del traffico cargo, occorre tenere presente che l'operatività in orario notturno rappresenta uno dei fattori di maggiore attrattività di un scalo per i vettori cargo.



### **Intermodalità**

Nel Rapporto preliminare viene sottolineata l'importanza che la proposta del Piano attribuisce allo sviluppo dei livelli di accessibilità degli scali e di interconnessione con le altre modalità di trasporto e perciò alla realizzazione dei principali interventi infrastrutturali programmati per strade e ferrovie. Si osserva che la realizzazione di tali interventi, pur non strettamente riguardanti l'infrastruttura aeroportuale, è funzionale allo sviluppo della rete aeroportuale stessa e al potenziamento dell'intermodalità. Per questo motivo si ritiene che nel Rapporto ambientale dovrà essere adeguatamente preso in considerazione l'effetto che la realizzazione di tali interventi avrà sul clima acustico delle aree interessate.

### **RISORSE NATURALI**

L'impianto metodologico in base al qual è stato sviluppato il Rapporto preliminare appare ben descritto ed articolato nel capitolo 2 del documento. In particolare, considerata la complessità dell'attività pianificatoria in materia di trasporto aereo, è condivisibile la scelta metodologica di identificare due livelli gerarchici in cui articolare i contenuti del Rapporto ambientale: quello strategico e quello operativo, nonché la quantificazione dei giudizi qualitativi che prevede una modulazione del grado di approfondimento delle analisi di Valutazione Ambientale della proposta di Piano, in relazione alla rilevanza ed alle caratteristiche delle azioni e dello scalo a cui sono riferite.

Per quanto riguarda nello specifico la portata delle informazioni che il Rapporto ambientale deve contenere sia per singolo scalo che per l'intera rete aeroportuale, è condivisibile la scelta di graduare l'approfondimento articolandolo in 5 livelli sulla base dei possibili impatti individuati per tipologie d'azioni previste e degli effetti potenziali riferiti ai sistemi ambientali presenti nei vari scali.

Infatti tale scelta permette di approfondire in maniera più mirata ed esaustiva l'analisi del contesto naturalistico ambientale, concentrando l'attenzione sugli scali che presentano maggiore necessità d'indagine sia per la complessità ed il carattere impattante delle azioni previste dal Piano che per la sensibilità del contesto naturale in cui queste debbono essere realizzate.

Non appare però definito in maniera chiara in che modo venga modulata e come si differenzi operativamente la portata minima d'informazioni prevista per i vari livelli così definiti. In particolare non è chiaro come si diversifichino i livelli di approfondimento nell'analisi di dettaglio degli aspetti naturalistici del contesto ambientale oggetto del Piano.

Considerato che per poter valutare impatti di natura antropica sulle componenti naturalistiche di un territorio è comunque necessaria l'acquisizione di una portata minima di informazioni sulla flora, la fauna e gli ecosistemi presenti, che permetta la definizione delle caratteristiche naturali del territorio, indipendentemente dal valore naturalistico espresso dallo stesso, sarebbe opportuno definire dei valori minimi d'informazione e le metodiche d'analisi per acquisire tali informazioni, differenziandole sulla base della gerarchizzazione metodologica proposta dal Piano.

In particolare si osserva che gli effetti del rumore riguardano sicuramente il sistema ambientale "Salute umana", come attualmente indicato nel Rapporto preliminare; è tuttavia noto che essi possano manifestarsi anche per la fauna selvatica e che pertanto questo aspetto dovrà essere tenuto in adeguata considerazione nel Rapporto ambientale, soprattutto in relazione ai siti della Rete Natura 2000 presenti in prossimità degli aeroporti.

Con riferimento alla specificità territoriale dell'Aeroporto di Milano Malpensa si sottolinea la necessità di inserire nel Rapporto Ambientale (quadro conoscitivo territoriale ed infrastrutturale) le informazioni riguardo le emergenze ambientali e le pressioni generate dallo scalo aeroportuale sul sistema agro-naturale del Parco Regionale della Valle del Ticino, lombardo e piemontese in coerenza con il principio di correlare le

prospettive di analisi ambientali della proposta di Piano ai livelli in cui la stessa si articola ovvero correlare la tipologia di scalo al contesto ambientale e territoriale. Si sottolinea infatti che la presenza dell'aeroporto influenza le scelte gestionali del Parco anche per l'impianto di specie vegetali e il taglio delle specie arboree, selezionando di fatto gli habitat e le specie colonizzatrici.

Per quanto riguarda l'impatto sulle aree naturali protette, si sottolinea che l'area dell'aeroporto di Malpensa si inserisce in un contesto ad elevata valenza naturalistica che occorre tenere in adeguata considerazione rispetto alle valutazioni ambientali che verranno condotte in sede di Rapporto ambientale. In primo luogo l'aeroporto è interamente incluso nei confini del Parco regionale lombardo del Ticino e, essendo localizzato in corrispondenza del corso del fiume Ticino, è anche prossimo al Parco del Ticino piemontese.

Si ricorda che il Parco del Ticino è stato riconosciuto dall'UNESCO come Riserva MaB (*Man and the Biosphere*).

Un ulteriore importante regime di tutela è quello della rete Natura 2000, istituita ai sensi della direttiva habitat 92/43/CEE, che vede la presenza nell'intorno dell'aeroporto di numerosi Siti (SIC e/o ZPS), opportunamente elencati nel Rapporto preliminare, sia nel territorio lombardo, sia in quello piemontese. Per la valutazione dei possibili effetti su questi Siti si suggerisce di tenere in considerazione la problematica dei possibili danni causati dalle emissioni inquinanti degli aerei sulla vegetazione boschiva. A questo riguardo si rammenta la procedura di infrazione avviata dalla Commissione Europea contro l'Italia per la violazione della direttiva 92/43/CEE rispetto alla conservazione degli habitat e delle specie di interesse comunitario (procedura n. 2012/4096 del 22.06.2012). Regione Lombardia ha sviluppato un apposito studio, redatto da Eupolis nel novembre 2013, relativo a "*Studio di area vasta Malpensa. Attività di ricerca per gli adempimenti conseguenti alla procedura di infrazione 2012/4096 in merito a situazioni di degrado delle specie boschive di una area del comune di Somma Lombardo (VA) ascrivibile all'attività di decollo e atterraggio nel vicino aeroporto di Malpensa*", di cui si ritiene occorra tener conto, anche per la definizione del quadro conoscitivo dell'area.

In merito alla tematica delle connessioni ecologiche si rileva come l'area della Malpensa sia interessata da diversi elementi della Rete Ecologica Regionale, approvata con d.g.r. n. 8/10962 del 30 dicembre 2009 "Rete Ecologica Regionale: approvazione degli elaborati finali, comprensivi del Settore Alpi e Prealpi" e identificata dal PTR quale infrastruttura prioritaria di interesse regionale, ovvero quale strumento essenziale per il raggiungimento dei seguenti due obiettivi strategici del PTR: difesa ed incremento della biodiversità, con particolare attenzione per flora e fauna minacciate; conservazione e valorizzazione degli ecosistemi presenti sul territorio regionale. Nel dettaglio l'area è limitrofa al corridoio regionale primario a bassa antropizzazione che si sviluppa lungo il Ticino, è interclusa in un elemento di primo livello e presenta nel suo intorno, lungo il confine orientale, dei varchi da tenere e da deframmentare.

Scendendo ad una scala di maggior dettaglio occorre tenere in considerazione anche la rete ecologica provinciale e la rete ecologica del Parco del Ticino, che individua ad esempio nell'intorno dell'area aeroportuale corridoi ecologici e varchi da preservare.

Infine si fa presente che nel caso in cui siano interessate dagli interventi in progetto delle superfici boscate individuate dal Piano di Indirizzo Forestale del Parco, ai sensi della l.r. 31/2008 è necessario richiedere il rilascio dell'autorizzazione da parte dell'ente e realizzare, a carico del richiedente, gli interventi di compensazione, la cui estensione deve essere calcolata secondo i criteri stabiliti dalle normative regionali e dal PIF.

Si ricorda infine l'importanza di esaminare e prevedere i rischi legati all'introduzione sul territorio nazionale di specie esotiche (animali e vegetali) invasive, volontaria o accidentale, documentati da una ricca bibliografia. E' noto che nel corso dei decenni tali specie, oltre a causare danni alle piante, agli animali e, più

in generale agli ecosistemi, hanno dato origine ad una serie di problematiche sanitarie e ambientali di difficile risoluzione.

### **QUALITA' DELL'ARIA**

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, al momento non emergono osservazioni specifiche, fermo restando che tale tematica non può essere trascurata né rispetto alle emissioni dirette degli aerei (benché si disperdano su area ampia) e delle altre strutture all'interno dell'aeroporto, né rispetto alle infrastrutture e mobilità indotta. Ci si riserva invece la possibilità di formulare osservazioni quando, presumibilmente nel Rapporto ambientale, saranno esplicitate in modo ben definito le azioni previste per ciascuno scalo e i relativi impatti.

Infine, si invita ad esplicitare le azioni che si prevedono di adottare per la sostenibilità ambientale degli aeroporti, riguardo le dotazioni tecniche e tecnologiche rivolte al contenimento energetico e alla riduzione dei consumi idrici, diversificando la descrizione rispetto alle dotazioni già in essere, a quelle in previsione e quelle da inserirsi in un piano gestionale; si raccomanda inoltre di verificare la presenza di soluzioni atte al trattamento delle acque reflue e la gestione dei rifiuti.

Si evidenzia inoltre che il quadro previsionale e programmatico dovrebbe estendersi, sulla base dei dati previsionali, alla dotazione infrastrutturale a supporto degli aeroporti, ovvero stimare possibili esigenze di opere accessorie connesse agli scali, quali ad esempio parcheggi o sistemi di collegamento dell'aerostazione al capoluogo, che garantirebbe di contestualizzare l'incidenza dello scalo nel sistema di gestione del territorio in cui sorge lo scalo stesso.

### **3. ALTRI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE CONSULTATI DALLA REGIONE LOMBARDIA**

Si riporta qui di seguito una sintesi dei contributi forniti dagli altri soggetti consultati.

#### **AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME PO - PARMA**

Con specifico riferimento agli ambiti ricadenti nel territorio di competenza, si segnala che è vigente il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (DPCM 24 maggio 2001) e, in attuazione della Dir.2007/60/CE, con deliberazione del Comitato Istituzionale n.2/2016 del 3 marzo 2016 è stato approvato, il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGR), nel quale è riportato l'aggiornamento e l'integrazione delle aree allagabili nonché le misure sulle aree a rischio più significativo, finalizzate a ridurlo (<http://Pianoalluvioni.adbpo.it/>).

In particolare in tale Piano è rappresentato, attraverso le mappe di pericolosità e rischio, il livello di criticità territoriale rispetto agli eventi alluvionali che costituisce dal punto di vista delle trasformazioni dell'uso un limite strutturale del quale dover tener conto.

Si informa, inoltre, che con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 1/2016 del 3 marzo 2016 è stato approvato, in attuazione della Dir.2000/60/CE, il Piano di Gestione delle Acque (PdgPo), consultabile sul sito (<http://Pianoacque.adbpo.it>) contenente disposizioni inerenti lo stato dei corpi idrici con l'obiettivo del raggiungimento o mantenimento del buono stato per tutti i corpi idrici superficiali e sotterranei.

Gli interventi previsti dal Piano Nazionale Aeroporti, pertanto, dovranno risultare compatibili con quanto indicato dalla disciplina dei Piani indicati e, laddove previsto, dovrà essere richiesto il relativo parere all'Autorità di loro competenza.

## ATS BERGAMO

L'Azienda prelude atto che:

- l'aeroporto di Bergamo, appartenente alla Macra-Area Nord Ovest, rientra nella categoria *Ten-T Core Network*, ma non è identificato come scalo strategico della suddetta Macra-Area;
- per l'aeroporto di Bergamo sono previsti interventi di potenziamento di media entità relativi al sottosistema dei piazzali e al sottosistema del terminal passeggeri; di bassa entità relativamente al sottosistema dei parcheggi e interventi di riqualificazione/riconfigurazione; di bassa entità relativamente al sottosistema delle piste e al sottosistema di rullaggio;
- ai fini di stabilire la portata complessiva dell'informazione ambientale per ciascuno scalo da declinare nel Rapporto Ambientale, è stato ottenuto un valore numerico normalizzato della "portata totale dell'informazione" derivante dalle funzioni di valore utilizzate per il processo di normalizzazione dei parametri di classificazione degli aeroporti;
- il valore numerico normalizzato della "portata totale dell'informazione" per lo scalo di Bergamo è pari a 0,69. Da tale valore consegue che la portata dell'informazione ambientale richiesta per l'aeroporto di Bergamo è caratterizzata da un livello "molto basso".

Per quanto di sua competenza, allo stato attuale del procedimento VAS, l'Azienda ritiene non vi siano osservazioni da fare, riservandosi di contribuire in modo più puntuale nella successiva fase di consultazione in riferimento alle previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti per lo scalo di Bergamo.

Ritiene, comunque, opportuno richiamare lo "Studio epidemiologico sullo stato di salute dei residenti in vicinanza dell'Aeroporto di Orio al Serio" effettuato dalla ASL della Provincia di Bergamo con il Dipartimento di Scienze Cliniche e di Comunità della Clinica del Lavoro Luigi Devoto - Università degli Studi di Milano e della Fondazione IRCSS Cà Granda - Ospedale Maggiore Policlinico e le **prescrizioni trasmesse alla Commissione VIA, ossia prevedere:**

- 1. ulteriori azioni ed interventi per ridurre alla fonte il rumore: far transitare aeromobili a minor impatto acustico conformi alla normativa europea;**
- 2. completamento delle azioni ed interventi di mitigazione efficaci (insonorizzazioni scuole/abitazioni);**
- 3. adozione di ulteriori procedure operative ed organizzative per ridurre l'esposizione a rumore della popolazione, soprattutto nelle ore notturne (riduzione impatto e numero di esposti);**
- 4. monitoraggio periodico degli indicatori ambientali e sanitari mirati (da concordare con l'ASL).**

## ATS BRESCIA

Il rapporto preliminare ambientale nell'identificazione dei sistemi ambientali interessati dal Piano e dei possibili effetti che potrebbero derivare dalla sua attuazione ha identificato ambiti tematici concepiti come insieme di aspetti di natura ambientale, territoriale e socio-economica sui quali l'attuazione delle azioni di Piano si esprimono e che debbono dimostrare la sostenibilità del modello di sviluppo indotto.

Sono stati identificati 10 sistemi ambientali su cui possono generarsi gli effetti: biodiversità, popolazione, salute umana, flora e fauna, suolo, idrosfera, clima e aria, beni materiali, patrimonio culturale e paesaggio.

Nessun effetto generato dalle azioni di Piano sui dieci sistemi ambientali è privo di conseguenze sanitarie, più o meno sfumate, sia in senso positivo che negativo.

Per questa ragione la dimostrazione della sostenibilità del Piano deve riguardare sia gli aspetti ambientale, economico e sociale sia quello di salute pubblica.

Il dato fornito dal rapporto preliminare ambientale, relativo alla ripartizione dei traffici sugli scali, in base al quale il 60% del traffico è svolto in pochi poli aeroportuali, fa intuire che le pressioni conseguenti alla attività aeroportuale siano maggiori su alcune aree geografiche, che in gran parte coincidono con quelle più industrializzate, con maggiore consumo di suolo anche per la presenza di infrastrutture viarie e ferrovie di

interesse nazionale ed internazionale, con livelli di inquinamento dell'aria critici per condizioni meteorologiche che non favoriscono la diluizione degli inquinanti, con numero di abitanti per Km2 elevato.

Visti gli studi epidemiologici disponibili sull'impatto dell'inquinamento acustico ed atmosferico e relativi effetti sulla salute tra i residenti nei pressi dei principali aeroporti italiani l'Azienda **richiede che nel Rapporto ambientale del Piano Nazionale Aeroporti si approfondisca l'analisi di quel fattore che nel rapporto preliminare viene definito "vivibilità" per le popolazioni residenti che possono risentire degli effetti dell'aeroporto.**

L'Azienda ritiene, infatti, che il Piano Nazionale degli Aeroporti possa essere sostenibile soltanto se si tiene conto delle pressioni già esistenti in ciascuna area, prevedendo mitigazioni e compensazioni e valutando l'effetto cumulativo esercitato sull'ambiente e sulla popolazione, senza escludere ipotesi di cambiamenti nell'ambito del Piano, proprio in virtù delle evidenze registrate nell'approfondimento sull'impatto cumulativo, parte significativa del rapporto ambientale.

### **ATS BRIANZA**

L'Azienda comunica che nel territorio di propria competenza non sono presenti aree naturali protette né parti di territorio ricadenti nelle zone d'influenza degli scali aeroportuali oggetto di analisi, pertanto non si formulano osservazioni in merito pur condividendo l'impostazione del documento proposto.

### **ATS MILANO CITTÀ METROPOLITANA**

L'Azienda ritiene che, al fine di tutelare la salute pubblica, il Rapporto Ambientale debba considerare i seguenti aspetti:

- **tener conto degli effetti potenziali sulla popolazione causati dal rumore e dall'inquinamento atmosferico, sia derivante dal traffico aereo che dall'attività aeroportuale in genere, sia privato che commerciale;**
- **definire misure adeguate per il monitoraggio ambientale del Piano, individuando elementi correttivi in grado di garantirne la sostenibilità nonché misure di mitigazione e compensazione per i possibili effetti negativi sull'ambiente e sulla salute della popolazione.**

In particolare, si chiede di valutare i seguenti elementi:

- **Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;**
- **Carattere cumulativo degli effetti;**
- **Rischi per la salute umana, anche in caso di incidenti;**
- **Entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessata)**

### **CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA**

Non ha nulla da rilevare.

### **PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO**

Nell'ambito territoriale del Parco Lombardo della Valle del Ticino è collocato l'aeroporto intercontinentale di Malpensa e numerose infrastrutture stradali e ferroviarie, sia realizzate negli ultimi anni sia in previsione di realizzazione.

Gli obiettivi strategici maggiormente attinenti alle competenze del Parco risultano essere:

- **05.04 Generare capacità delle infrastrutture aeroportuali coerente con la mobilità su gomma, ferro e acqua in un quadro di sviluppo compatibile con l'ambiente;**

- 05.05 Contenere gli impatti sull'ambiente e sul paesaggio, orientando le azioni di Piano alle sole infrastrutture aeroportuali esistenti;
- 05.07 Promuovere il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e l'integrazione ferroviaria quale elemento essenziale di competitività e sviluppo sostenibile per il paese.

Mentre gli obiettivi operativi d'interesse sono:

- 00.02 Promuovere la specializzazione di ruolo degli aeroporti e segnatamente di quelli per il trasporto car go, derivanti dalla valorizzazione delle potenzialità di ciascuno scalo in considerazione delle sue capacità infrastrutturali, delle esigenze del territorio servito, della domanda di traffico e delle possibili funzioni di delocalizzazione rispetto a prevedibili saturazioni dell'aeroporto strategico di bacino e alle possibili cooperazioni con gli altri aeroporti del medesimo bacino o di altri bacini;
- 00.06 Razionalizzare ed ottimizzare la capacità delle infrastrutture aeroportuali esistenti.

Le azioni strategiche:

- A5.01 Organizzazione della rete aeroportuale nazionale secondo un modello basato su sistemi aeroportuali e due livelli di scali
- AS.02 Individuazione dei bacini di traffico omogeneo
- AS.03 Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale
- AS.07 Promozione di azioni incentivanti la costituzione di reti aeroportuali
- AS.08 Definizione del corretto dimensionamento dei servizi aeroportuali e dei costi standard, nell'ottica dell'efficientamento
- AS.09 Revisione degli orari di apertura degli scali, nell'ottica della riduzione dei costi di gestione e dell'impatto ambientale aeroportuale
- AS.12 Sviluppo ed applicazione della "Policy ENAC per la sostenibilità ambientale degli aeroporti"

Il Parco auspica lo sviluppo di una visione dei "sistemi aeroportuali" intesi come raggruppamenti di aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano in grado, non solo di *"valorizzare le potenzialità di specializzazione, in considerazione delle capacità infrastrutturali, delle esigenze del territorio servito, ecc"*, ma anche di rendere sostenibile dal punto di vista ambientale la presenza dell'aeroporto stesso e dell'indotto ad esso collegato con il territorio circostante, consentendo una diminuzione della pressione esercitata anche attraverso lo spostamento di traffico verso altri scali.

La valutazione attraverso questa visione appare particolarmente opportuna per l'aeroporto di Milano Malpensa in relazione alla sua collocazione territoriale.

Si rileva, infatti, come oltre ai siti della Rete Natura 2000 individuati nella specifica sezione del Rapporto Preliminare ambientale, l'aeroporto di Malpensa sia collocato in un'area di alta valenza naturalistica e paesaggistica e che, **nella zona posta a sud dell'attuale sedime dell'aeroporto, sia presente una delle ultime, oltre che la più vasta, area di brughiera a *Calluna vulgaris*, corrispondente all'*habitat* 4030 "LANDE SECCHIE EUROPEE", frequentata da numerose specie di interesse comunitario, anche prioritario, ai sensi delle Direttive Habitat e Uccelli.**

**In virtù di questa biodiversità il Parco nel 2011 ha sottoposto alla Regione Lombardia, e successivamente al Governo italiano con richiesta di intervento sostitutivo, la proposta di istituzione del SIC/ZPS "Brughiere di Malpensa e di Lonate".**

Le Brughiere di Malpensa e Lonate ricoprono inoltre un ruolo strategico anche da un punto di vista delle connessioni ecologiche a livello locale, provinciale e regionale.

Secondo la Rete Ecologica Regionale (DGR n. 8/10962 del 30 dicembre 2009), considerata un'infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale, detta area risulta inserita in diversi ambiti:

- l'area prioritaria 31 "Valle del Ticino"
- un'area ad elevata naturalità - la brughiera - all'interno dell'area prioritaria 2 "*Boschi e brughiere del pianalto milanese e varesotto*"
- alcune aree di supporto e aree caratterizzate da forte pressione antropica;
- un corridoio primario che attraverso la brughiera di Lonate;
- un varco classificato come "da mantenere".

Si auspica, inoltre, un incremento del livello di intermodalità, soprattutto per quanto riguarda il collegamento con le reti ferroviarie, anche alla luce del bilancio positivo per il traffico cargo dell'aeroporto di Milano Malpensa.

In merito alla scelta delle condizioni attraverso le quali giungere nel triennio all'individuazione degli aeroporti strategici e di interesse nazionale, si evidenzia il tema, inserito nella Legge 221/2015 art. 70, legato al riconoscimento dei servizi ecosistemici e ambientali e al loro pagamento attraverso i PSEA.

**Appare quindi opportuno che il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario richiesto per il riconoscimento degli aeroporti strategici e di interesse nazionale (2 criterio) tenga opportunamente in considerazione anche il pagamento dei PSEA.**

Si richiede, inoltre, di inserire nel Rapporto Ambientale la valutazione dei servizi ecosistemici tra i fattori/effetti ambientali dei sistemi ambientali (pp. 82-83 del RAP). Tale inserimento appare opportuno per valutare l'interazione tra le azioni operative della proposta di Piano e i servizi ecosistemici forniti dai territori contermini agli aeroporti, in particolare se compresi in aree protette esiti della Rete Natura 2000.

In merito al Rapporto preliminare ambientale del Piano Nazionale Aeroporti, si esprimono le indicazioni sotto riportate finalizzate alla redazione del Rapporto Ambientale e dello Studio di Incidenza:

- **l'inserimento, all'interno dei criteri attraverso i quali giungere nel triennio all'individuazione degli aeroporti strategici e di interesse nazionale, della valutazione dei servizi ecosistemici forniti dai territori in cui si inseriscono le strutture aeroportuali;**
- **l'inserimento dei servizi ecosistemici nei fattori/effetti ambientali valutati nel Rapporto ambientale; la valutazione di eventuali incidenze relative all'aeroporto di Milano Malpensa non solo sui siti della Rete Natura 2000 elencati nel Rapporto Preliminare ambientale ma anche sull'area interessata dalla proposta di SIC/PS "Brughiere di Malpensa e di Lonate";**
- **l'introduzione nella Tabella 3-6 "Traffico aereo in m/n di passeggeri" di specifica colonna relativa al traffico attuale di raffronto con quello previsto nonché di effettuare analoghe elaborazioni a quelle condotte in Figura 3-8 "Traffico attuale e previsioni traffico al 2030 negli scenari di minimo, medio e massimo per Regione", anche relativamente ai singoli scali;**
- **l'evidenziazione, in relazione al traffico cargo, delle previsioni al 2030 relative alle variazioni per scalo, inserendole in Tabella 3-4 "Distribuzione del traffico merci negli scali italiani", o in altra elaborazione.**

## **PARCO REGIONALE AGRICOLO SUD MILANO**

Rispetto all'intero sistema degli scali aeroportuali italiani, l'ambito che potrebbe interessare i territori tutelati del Parco regionale Agricolo Sud Milano è quello relativo all'aeroporto di Milano – Linate, ricompreso nella *"Macroarea Nord-Ovest"* e per il quale il Piano prevede interventi di riqualificazione e/o riconfigurazione connessi al *"sottosistema delle piste"* (cfr. Tabella 5-6 *"Tipologie di intervento per scalo"*, pag. 94).

Il Parco regionale Agricolo Sud Milano, in quanto bene paesaggistico, è sottoposto a tutela sulla base dei principi e della disciplina contenuti nel decreto legislativo 42/2004 *"Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della L. 6 luglio 2002, n. 137"*.

Il territorio del Parco Agricolo Sud Milano è disciplinato dalla legge regionale 23 aprile 1990, n. 24, ora confluita nel *"testo unico delle leggi regionali in materia di istituzione di parchi"*, legge regionale 16 luglio 2007, n. 16 e da un Piano Territoriale di Coordinamento (di seguito: P.T.C.) approvato con deliberazione della Giunta Regionale 7/818 del 3 agosto 2000.

In base all'art. 157 della legge regionale 16 luglio 2007, n. 16 le finalità del Parco Agricolo Sud Milano sono la tutela e il recupero paesistico e ambientale delle fasce di collegamento tra città e campagna, nonché di

connessione delle aree esterne con i sistemi di verde urbano, l'equilibrio ecologico dell'area metropolitana, la salvaguardia, la qualificazione e il potenziamento delle attività agro-silvo-colturali, la fruizione culturale e ricreativa dell'ambiente da parte dei cittadini.

Il P.T.C. del Parco Agricolo Sud Milano persegue l'obiettivo generale di orientare e guidare gli interventi ammessi secondo finalità di valorizzazione dell'ambiente, qualificazione del paesaggio, tutela delle componenti della storia agraria. La fruizione del Parco, da parte dei cittadini, è principale finalità del Piano, subordinatamente alle esigenze di tutela dell'ambiente naturale, di salvaguardia dell'attività agricola e del paesaggio del Parco.

In rapporto agli obiettivi istitutivi richiamati, di tutela e valorizzazione dell'attività agricola, dell'ambiente e della fruizione, il P.T.C. del Parco è oggetto di una suddivisione generale in *"territori"*, articolati in: *"territori agricoli di cintura metropolitana"*, *"territori agricoli e verde di cintura urbana, ambito dei piani di cintura urbana"*, *"territori di collegamento tra città e campagna, ambiti della fruizione"*.

Ai territori citati, il P.T.C. del Parco può sovrapporre *"ambiti delle tutele ambientali, paesistiche e naturalistiche"* ed *"elementi puntuali di tutela ambientale, paesistica, architettonica e monumentale"*.

Tali elementi di tutela, in quanto testimonianza dell'antica organizzazione dell'agricoltura dei territori del Parco Agricolo Sud Milano, devono essere salvaguardati nella loro consistenza e caratterizzazione complessiva anche in relazione al contesto entro il quale sono collocati, evitando che nuovi interventi comportino lo snaturamento degli elementi e dell'ambito nel quali sono inseriti.

L'aeroporto di Milano – Linate, per il quale il Piano Nazionale degli Aeroporti prevede interventi di riqualificazione e/o riconfigurazione connessi al *"sottosistema delle piste"*, è posto esternamente al Parco Agricolo Sud Milano ma al contempo risulta circondato dai territori tutelati.

Le aree che attorniano l'aeroporto di Linate sono ricomprese nei *"territori agricoli e verde di cintura urbana"* (art. 26, NTA del P.T.C.), da sottoporre ai piani di cintura urbana e che, per la loro collocazione intermedia tra l'agglomerazione dell'area milanese e i vasti *"territori agricoli di cintura metropolitana"* (art. 25, NTA del P.T.C.), destinati quest'ultimi all'esercizio ed alla conservazione delle funzioni agricolo-produttive, costituiscono fasce di collegamento tra città e campagna. In tali aree il Parco persegue la salvaguardia, il recupero paesistico e ambientale e la difesa dell'attività agricola produttiva, anche con la realizzazione di interventi legati alla fruizione.

In particolare, i piani di cintura urbana, sopra descritti, da approvarsi tramite Accordo di Programma, sono articolati in differenti comparti, ognuno dei quali è caratterizzato da specifici orientamenti ed indirizzi per la loro formazione. Le aree poste nella parte occidentale e meridionale dell'aeroporto sono ricomprese nel comparto 5 *"Lambro Monluè"*, i cui temi principali riguardano il fiume Lambro e la sistemazione delle relative sponde, la valorizzazione del nucleo di Monluè e del relativo parco urbano del Comune di Milano, nonché il recupero delle aree di degrado poste a sud dell'aeroporto di Linate. Le aree collocate nella parte settentrionale ed orientale, sono ricomprese nel comparto 4 *"Parco est Idroscalo"*, orientato alla sistemazione dell'ambito finalizzata alla creazione di un sistema continuo di parchi urbani: dall'Idroscalo al parco Forlanini, in direzione di Milano, e ad est dell'Idroscalo in direzione dei quartieri San Felice e San Bovio. Gli indirizzi progettuali sono orientati, inoltre, allo sviluppo ed al rafforzamento della funzione di polo sportivo-ricreativo di livello metropolitano, oggi già svolta dal complesso dell'Idroscalo, in particolare attraverso l'utilizzo delle aree poste ad est dell'Idroscalo stesso, nonché al recupero delle cave cessate poste in Comune di Peschiera Borromeo.

In relazione agli ambiti delle tutele ambientali, paesistiche e naturalistiche presenti nell'ambito dell'aeroporto di Linate, il comparto 5 *"Lambro Monluè"*, sopra descritto, è caratterizzato dalla presenza di una *"zona di protezione delle pertinenze fluviali"* (art. 33, n.t.a. P.T.C.) comprendente le aree interessate dalla presenza del fiume Lambro e dei relativi ambiti vallivi; in tale zona gli interventi sono indirizzati al rafforzamento, alla ricostruzione ed alla valorizzazione dei caratteri di naturalità ed al consolidamento idrogeologico. Sono vietati interventi di nuova edificazione e di ampliamento di edifici esistenti, non riguardanti pertinenze idrauliche.

**Quanto sopra descritto dovrà essere considerato e incluso nel Rapporto Ambientale, redatto nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Nazionale degli Aeroporti, valutando, al contempo, la presenza di eventuali interferenze dirette degli interventi di riqualificazione e/o**



riconfigurazione connessi al *“sottosistema delle piste”* dell'aeroporto di Linate con in territori tutelati del Parco Agricolo Sud Milano.

#### **COMUNE DI SARTIRANA LOMELLINA**

In qualità di ente gestore del SIC IT 2080010 "Garzaia di Sartirana" dà atto che l'area del SIC non è compresa nell'elenco dei siti Rete Natura 2000 di interesse degli aeroporti.

#### **PROVINCIA DI BRESCIA**

In seguito alla analisi del Rapporto Preliminare Ambientale, dalla quale si desume l'interessamento del territorio di Brescia per un solo scalo, si prende atto che per il medesimo sono previste:

- Azioni operative relative al Potenziamento di Interventi sul sottosistema delle piste; dei piazzali; cargo; dei parcheggi;
- Azioni operative relative alla realizzazione sul sottosistema dei terminali passeggeri; delle attività di supporto; oltre ad interventi sugli impianti tecnologici.

Ciò premesso, si osserva che, poiché deve essere ancora redatto il Rapporto Ambientale, con il quale si presume possano essere maggiormente esplicitati gli interventi previsti per l'aeroporto sul territorio bresciano, ad oggi non si ritiene di poter proporre contributi significativi in ordine agli interventi medesimi, relativamente alle relazioni con la Rete Ecologica.

**Per quanto attiene il sistema biodiversità, rappresentato non solo da Rete Natura 2000 ma anche dalla Rete Ecologica Regionale (RER), la quale rientra tra le infrastrutture prioritarie che operano in sinergia con la Rete Ecologica Provinciale e Comunale, nonché con la Rete Verde Regionale, si suggerisce di prevedere che eventuali mitigazioni sulla rete ecologica localmente interessata, siano da considerarsi in fase di attuazione degli interventi previsti per le Azioni di potenziamento di piste, piazzali, parcheggi.**

Per quanto attiene il rapporto tra il Piano Nazionale Aeroporti ed eventuali incidenze con il Sito RN 2000 denominato SIC IT 2040024 "Da Monte Belvedere a Vallorda" di cui lo scrivente Ente è co - gestore unitamente alla Provincia di Sondrio, la notevole distanza tra il medesimo e l'unico scalo aeroportuale considerato per la provincia di Brescia, esclude qualsivoglia effetto diretto o indiretto sugli obiettivi di conservazione del Sito.

#### **PROVINCIA DI SONDRIO**

In riferimento alla procedura di VAS e VIC del Piano Nazionale degli Aeroporti, in qualità di ente gestore di Siti Natura 2000, considerato che il territorio non è interessato da aeroporti di interesse nazionale, non si esprime alcun parere.

#### **PROVINCIA DI VARESE**

Nella Determinazione dirigenziale n. 892 del 13/4/2016 del Macrosettore Ambiente - Servizi per Il Territorio della provincia di Varese, pur nella consapevolezza dell'importanza per il sistema paese degli investimenti in materia di infrastrutture del trasporto aereo, si evidenzia che nelle proprie considerazioni sono state poste sullo stesso Piano le esigenze socio economiche e quelle di tipo ambientale. Pertanto, ai fini della VAS, si formulano alcune considerazioni sui contenuti del Piano e alcune raccomandazioni per il Rapporto Ambientale da redigere.

Dalla lettura del Rapporto Preliminare Ambientale (RPA) messo a disposizione da ENAC, emerge come il processo avviato sia connotato da un forte livello di sperimentality essendo la prima volta che viene affrontata, in Italia, la valutazione ambientale di un Piano del settore trasporti di livello nazionale. Da tale premessa è scaturita la necessità di costruire *ex novo* la metodologia di lavoro, della quale il RPA dà conto.

La proposta di PNA si colloca in un ambito definito da disposizioni e indirizzi espressi a livello comunitario (assetto dei trasporti TEN-T), dallo studio ENAC (2010) relativo a consistenza e sviluppo della rete aeroportuale italiana, nonché dalla rilevazione del traffico aereo operata nel 2013 e dalla politica di sostenibilità ambientale degli aeroporti concepita da ENAC.

L'orizzonte temporale della pianificazione aeroportuale guarda al 2035, per quanto attiene al traffico di riferimento, nei diversi scenari di crescita. La struttura del Piano è "gerarchica", identifica infatti un livello strategico e un livello operativo, attribuendo alle scelte di livello strategico la valenza fondativa del Piano e, dunque, il ruolo di "invarianti" del Piano.

Da tale assunto discende, in estrema sintesi, ogni conseguente modalità di approccio alla valutazione di sostenibilità, che il RPA vuole declinata nelle tre componenti (ambientale, economica e sociale) che sottendono allo "sviluppo sostenibile", sarà orientata, ove riferita ad azioni di rango strategico, a "*un'analisi di profilo più alto di quanto non sia il puntuale riscontro degli impatti derivanti dalle scelte di Piano*", reputato afferente alle analisi riferite al livello operativo.

L'articolazione in bacini di traffico omogeneo e la gerarchia riguardante gli aeroporti che vede al vertice gli "aeroporti strategici" e al livello inferiore gli aeroporti di livello nazionale, influenzano la portata delle informazioni di cui il Rapporto Ambientale dovrà farsi carico, con una differenza fondamentale tra i due livelli, strategico e operativo.

Tra le finalità del RPA emerge anche quella di costruire una classifica degli scali in funzione della portata totale delle informazioni che il RA dovrà recare. Ciò in ragione della convinzione/volontà di operare una "economia" dell'informazione correlata alla rilevanza delle azioni e dello scalo cui esso si riferiscono.

Il primo aspetto critico che il RPA consente di evidenziare è la base conoscitiva da cui muove la proposta di PNA, in quanto riferita allo studio ENAC del 2010, basato sui rilevamenti condotti tra il 2000 e il 2008, e gli scenari macroeconomici internazionali si sono rivelati tutt'altro che inclini ad adeguarsi alle previsioni che li riguardavano.

Si considera positivamente, dunque, l'aver implementato i dati relativi al traffico aereo attraverso le successive rilevazioni svolte nel 2013 ma si fa notare che anche queste sono ormai da considerarsi necessitanti di ulteriore verifica (e questo con particolare riferimento evidentemente, all'infrastruttura che attrae l'interesse della provincia di Varese, ossia l'aeroporto di Milano Malpensa, ricadente nel bacino di traffico Nord Ovest).

Il secondo aspetto che si rileva dal RPA è legato alla domanda di trasporto, che costituisce per il PNA mero "dato di contesto". Infatti, ai fini della predisposizione del PNA la domanda considerata è quella derivante da previsioni precedenti (quelle relative agli scenari di crescita al 2030, ipotizzate da ENAC, ora posticipate al 2035), rispetto alle quale viene evidenziata l'aleatorietà derivante da fattori esogeni, connessi alla competitività del trasporto aereo, non governati dal PNA. L'assunto resta, pertanto, quello di un traffico nazionale totale (traslato al 2035) pari a 250 mln di passeggeri, con una crescita annua minima del 3,3%.

Per la previsione riguardo Malpensa, il cui traffico nel 2013 è stato pari a 17.940.539 passeggeri, il PNA vede tre scenari (basso, medio, alto) rispettivamente di 35.0, 36.5, 38.2 mln di pax/anno, in funzione "*della potenziale crescita sociale ed economica*", fattore quest'ultimo che la Provincia di Varese ritiene difficile da concretizzare.

A tale proposito, si evidenzia che lo "stato di salute" di Malpensa è un po' altalenante come risulta dalle rilevazioni di traffico passeggeri (fonte Assoaeroporti): nel 2010, anno dello studio ENAC, 18.947.808; nel 2011, 19.303.131; nel 2012, 18.537.301; nel 2014, 18.838.661; nel 2015 (al netto dei trasferimenti operati dall'aeroporto di Orio al Serio, chiuso per manutenzioni) di 18.095.498 unità.

Tenuto conto che il PNA si occupa della dotazione nazionale di aeroporti, emerge in tutta evidenza che la strategicità degli stessi è legata a due fattori: lo stato di fatto di dette infrastrutture e i programmi di sviluppo che le Società di gestione hanno in animo di perseguire.

In tal senso il RPA, al suo paragrafo 3.5.1.4 esplicita chiaramente il ruolo dei gestori, "società di capitale" autonome nella definizione delle proprie strategie economiche e commerciali, strategie rispetto alle quali **il PNA si pone esclusivamente come strumento "regolatorio" delle condizioni "che governano la trasformazione e/o l'evoluzione" dell'infrastruttura, non che decide "se" la stessa debba o meno essere trasformata o mutata.**

**La pianificazione si estrinseca, pertanto, nella definizione della rete aeroportuale nazionale e nelle modalità di verifica della stessa: una limitazione non indifferente alla natura dello strumento,** il quale conserva però un rilevante interesse in relazione agli *obiettivi* e alle *azioni*.

Sempre in relazione alla specifica attenzione per l'aeroporto di Malpensa, assumono rilievo tra gli *obiettivi operativi* quelli inerenti alla specializzazione per il trasporto cargo (**OO.02**), per il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali esistenti (**OO.05**), per la razionalizzazione e l'ottimizzazione della *capacità* aeroportuale (**OO.06**), **rispetto ai quali ci si attende che il Rapporto Ambientale contenga adeguati approfondimenti.**

Per quanto riguarda le *azioni strategiche* assumono rilevanza particolare quelle inerenti all'individuazione di bacini di traffico omogenei (**AS.02**), alla revisione dell'orario di apertura degli scali (**AS.09**), e agli *ulteriori interventi infrastrutturali per l'integrazione degli aeroporti rispetto alla rete ferroviaria e metropolitana* (**AS.11**). **Nella proposta di Piano si dovrà porre particolare attenzione a dette azioni e alla valutazione di sostenibilità delle stesse.**

Per il momento si può osservare che l'individuazione del bacino di traffico Nord - Ovest, in cui rientra Malpensa, basata sull'isocrona di 120 minuti di viaggio per raggiungere in automobile l'aeroporto, vede detto bacino estendersi sino a Torino. Ciò appare coerente con quanto segnalato alla pagina 2 del documento, ma va osservato che l'isocrona anzidetta si estende sino al capoluogo piemontese solo in condizioni di traffico "scorrevoli", ovvero sia ottimali, cosa che non si verifica costantemente lungo l'arteria viaria principale (A4).

Sul punto si ritiene necessario che il RA verifichi le statuizioni del PNA e la sostenibilità delle previsioni contenute nel Piano, riferite alle infrastrutture di trasporto terrestre che garantiscono lo smistamento delle merci e dei passeggeri.

In relazione agli ulteriori passaggi metodologici decritti dal RAP, assume rilevanza l'identificazione dei "macrosistemi di riferimento per le analisi relative al livello strategico" (parag. 4.14, pag. 79 e segg.) e, in particolare, sotto il profilo della sostenibilità ambientale, i macrosistemi A1- *Vulnerabilità ambientale*, e A2 – *Disponibilità territoriale*, quali ambiti tematici rispetto ai quali valutare la sostenibilità delle scelte relativamente alla selezione degli aeroporti inseriti nella rete nazionale.

Riemergere a tale proposito quanto si è osservato in precedenza riguardo alla delimitazione del PNA che, rispetto alla sua scelta "strategica" assume stato di fatto degli scali e volontà delle Società di gestione come aspetti non in discussione. Senza per questo sminuire la portata del PNA, sembra evidente che nel momento in cui il suo Rapporto Ambientale si troverà a dover affrontare il tema dei sistemi ambientali (citiamo solo, tra essi, "popolazione", "flora e fauna", "paesaggio", per dare un'idea dell'importanza degli stessi) e dei relativi fattori/effetti ambientali (rif. RPA, tab. pagg. 82-83), sarà necessario innanzitutto verificare se, e in che misura, la portata delle informazioni potrà dirsi completa rispetto, per esempio, ai programmi di espansione dei sedimi aeroportuali.

Non si può, infatti, per ciò che assumere rilievo nel territorio della provincia di Varese, omettere di ricordare che è di dominio pubblico il programma di SEA per ampliare la superficie dell'area cargo di Malpensa su una vasta area boscata sita in comune di Lonate Pozzolo. È altrettanto noto che tale programma è stato considerevolmente ridimensionato rispetto a quello del *Masterplan* iniziale (anni 2011-2012) e vedrebbe ora l'utilizzo di "soli" 90 ettari di suolo rispetto ai 400 all'epoca previsti, ma risulta pacificamente evidente che interventi di tale ampiezza mettono a dura prova il concetto stesso di sviluppo

sostenibile, sia pure nella sua triplice declinazione ambientale - economica - sociale, talché il Rapporto ambientale dovrà necessariamente innalzare i propri contenuti al massimo livello di descrizione, analisi e valutazione.

Il RPA è, peraltro, consapevole di tale compito spettante al processo di VAS del PNA, e nel suo Capitolo 5 dà ampia rassicurazione in tal senso, evidenziando come proprio Milano Malpensa, assieme a Roma Fiumicino, sarà lo scalo che dovrà essere maggiormente indagato e come per l'intero set di azioni operative la portata dell'informazione dovrà essere "*alta*" indicando con tale attributo il massimo livello di quantità e qualità dell'informazione medesima. Sarà da verificare, a quel punto, come verrà affrontato il tema della *coerenza esterna* del PNA, essendo ben noti i contenuti dei piani territoriali di scala vasta che, per il contesto di riferimento, vedono una forte attenzione alla salvaguardia dell'ambiente naturale, stante l'appartenenza di quel contesto al Parco Regionale del Ticino Lombardo e, in generale, alla diffusa presenza di siti appartenenti alla Rete Natura 2000, tanto che è il RPA stesso a dar conto della peculiarità di Malpensa nel quadro nazionale, essendo tale aeroporto "circondato" da ben 9 SIC e 2 ZPS.