



**AREA TECNICA  
SETTORE TERRITORIO**

Ufficio Pianificazione, governo del territorio,  
commercio, VAS e VIA

Responsabile:  
Dott.ssa Lorenza Toson  
Tel. 0332/252650

Referente pratica:  
Dott.ssa Lorena Perri  
Tel. 0332.252692

Varese, 3 settembre 2020

Prot. PEC  
Classificazione 9.6  
Nella risposta citare il numero di protocollo  
e la classificazione sopraindicati

Spett.  
Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio  
e del mare  
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e  
la qualità dello Sviluppo  
cress@pec.minambiente.it

e, p.c. Spett.  
Regione Lombardia  
Direzione Generale Ambiente e Clima  
U.O. Valutazione e autorizzazione ambientali  
Piazza Città di Lombardia n. 1  
20124 MILANO  
ambiente\_clima@pec.regione.lombardia.it

**Oggetto: Procedura di VIA di competenza statale. Aeroporto di Milano - Malpensa. Masterplan 2035  
[ID: 5359]. Contributo della Provincia di Varese.**

Nell'ambito della procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza statale relativa al progetto in oggetto, la *Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali*, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota acquisita agli atti in data 07.07.2020 prot. PEC n. 25623, ha comunicato alla Provincia, in quanto Ente territoriale potenzialmente interessato, ai sensi del comma 4 dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006, l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito del progetto di Masterplan 2035 relativo all'Aeroporto di Milano Malpensa e ha richiesto contestualmente di presentare parere, ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.Lgs 152/2006.

Con riferimento alla medesima procedura, la D.G. Ambiente e clima - U.O. Valutazione e Autorizzazioni Ambientali di Regione Lombardia ha comunicato, con nota acquisita agli atti in data 09.07.2020, protocollo PEC n. 26075 l'avvio dell'istruttoria per l'espressione del parere regionale e ha, quindi, chiesto alla Provincia di trasmettere eventuali contributi, anche finalizzati alla richiesta di integrazioni documentali, al fine di ricomprenderli nelle proprie valutazioni.

Facendo seguito alla suddetta nota, come già anticipato a Regione Lombardia entro i termini indicati, si richiedono idonei approfondimenti riguardo ai potenziali impatti significativi. Nell'allegato contributo tecnico si evidenzia e dettaglia la necessità di correggere il quadro pianificatorio e programmatico, di rivedere le alternative considerate per l'area di espansione a sud dell'aeroporto e di esaminare in modo più specifico

alcuni aspetti legati agli effetti ed alla compatibilità del progetto rispetto al comparto ecosistemi e vegetazione (par. 4.4), viabilità (par. 4.5), risorse idriche (par. 4.6) e rifiuti (par. 4.7).

Cordiali saluti.

IL DIRIGENTE  
Dott.ssa Rosella Barneschi

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi della vigente normativa.

Allegati: Allegato "A" – contributo Provincia Varese

**OGGETTO: Procedura di VIA di competenza statale. Aeroporto di Milano - Malpensa. Masterplan 2035 [ID: 5359]. Contributo della Provincia di Varese.**

## **DOCUMENTO TECNICO**

### **1 - PREMESSA**

La Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota acquisita agli atti in data 07.07.2020 protocollo PEC n. 25623, ha comunicato alla Provincia, in quanto Ente territoriale potenzialmente interessato, ai sensi del comma 4 dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i, l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito del progetto di Masterplan 2035 relativo all'Aeroporto di Milano Malpensa e ha richiesto contestualmente di presentare parere, ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

Regione Lombardia, con nota acquisita agli atti in data 09.07.2020, protocollo PEC n. 26075 ha richiesto, nell'ambito della procedura finalizzata all'espressione del parere regionale al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'art.6 comma 3 del r.r. 2/2020, di inviare eventuali contributi, anche finalizzati alla richiesta di integrazioni documentali, al fine di ricomprenderli nelle proprie valutazioni.

Il progetto rientra nelle tipologie elencate nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 al punto 10, denominato "*Opere relative a: tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza*".

Ai sensi dell'art.10, comma 3 del D.Lgs.152/2006 la procedura in oggetto comprende la procedura di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R.357/1997.

### **2 - CONTENUTI DEL PROGETTO**

L'intervento oggetto di valutazione è il Masterplan 2035 dell'aeroporto internazionale di Milano Malpensa, aeroporto che svolge un ruolo centrale nello sviluppo infrastrutturale Regionale e Nazionale.

Il Masterplan aeroportuale rappresenta lo strumento di governo degli aeroporti, nonché il "mezzo" con il quale si regola la concessione che ENAC affida alla società di gestione, che nel caso di Malpensa è SEA Spa.

Il modello di traffico sviluppato attualmente per Malpensa è definibile come point-to-point, caratterizzato da flussi di passeggeri e merci quasi interamente "originanti da" o "diretti verso" la catchment area dell'aeroporto.

Il progetto interessa il territorio comunale di Ferno, Somma Lombardo, Lonate Pozzolo, Samarate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Vizzola Ticino e prevede opere di ampliamento (estensione del sedime nell'area a sud) e riqualifica della dotazione infrastrutturale airside e land side, strutture edilizie a servizio dell'attività aeroportuale, nonché interventi di riordino del sistema della viabilità interna.

Il Masterplan si pone i seguenti obiettivi tecnici:

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

La realizzazione del quadro degli interventi in progetto si compierà in un periodo temporale di riferimento che arriva al 2035 e che è stato suddiviso in tre diverse fasi: 1° fase: 2019-2025, 2° fase: 2026-2030, 3° fase: 2031-2035.

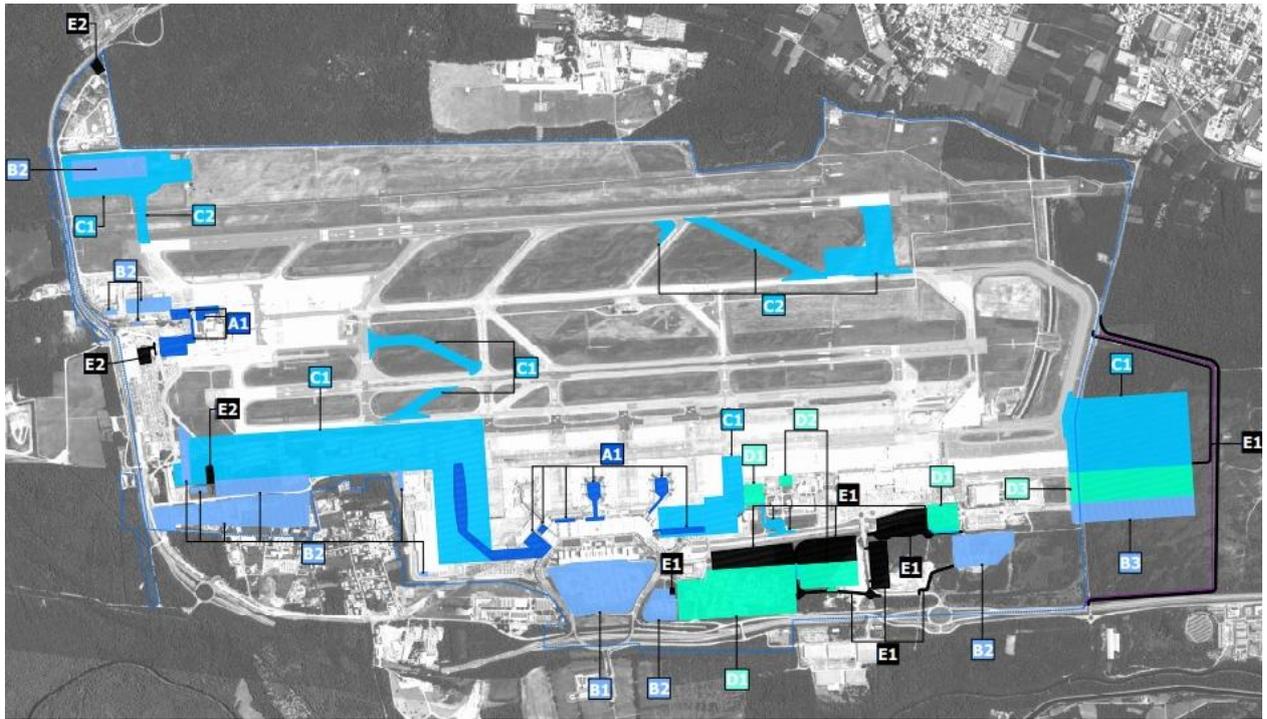


Figura 1- Schematizzazione opere e interventi (Elaborato T04)

Le opere previste sono classificate per tipologie d'intervento, che a loro volta sono raggruppate in sei "sistemi funzionali":

- A. Terminal**
  - A.1 Termina passeggeri 1
  - A.2 Terminal passeggeri 2
- B. Strutture di servizio**
  - B.1 Edifici servizi ricettivi
  - B.2 Edifici servizi aeroportuali sedime esistente
  - B.3 Edifici servizi aeroportuali nuovo sedime
- C. Infrastrutture di volo**
  - C.1 Ampliamento piazzali di volo
  - C.2 Vie di rullaggio e raccordi
- D. Aree cargo**
  - D.1 Magazzini cargo sedime esistente
  - D.2 Centro servizi cargo sedime esistente
  - D.3 Area cargo nuovo sedime
- E. Accessibilità**
  - E.1 Parcheggi e viabilità
  - E.2 Varchi doganali
- F. Interventi territoriali**
  - F.1 Aree a verde
  - F.2 Riqualificazioni territoriali e di inserimento paesaggistico

Per ogni intervento il progetto definisce le opere principali (opere aeroportuali necessari alla realizzazione degli interventi) e complementari (opere impiantistiche e di urbanizzazione).

Il sistema funzionale "F" si configura come misura di mitigazione e compensazione delle interferenze ambientali e si compone di interventi specifici in relazione alla componente "Biodiversità" e alla componente "Paesaggio".

Tutte le opere sono interne al sedime aeroportuale ad eccezione degli interventi riferiti all'ampliamento dell'area cargo (B3 - C1 - D3), a quelli riguardanti lo spostamento della strada provinciale SP 14 (E1) e le opere previste nel sistema funzionale "Interventi territoriali".

### 3 - ATTIVITÀ DEL GRUPPO DI LAVORO INTERSETTORIALE E MULTIDISCIPLINARE

Il Gruppo di Lavoro intersettoriale e multidisciplinare, nominato con Decreto del Segretario Generale, è stato attivato in data 09.07.2020, per compiere le istruttorie di competenza dei singoli Settori.

### 4 - CONSIDERAZIONI GENERALI

In seguito all'analisi della documentazione fornita e alla valutazione degli impatti prodotti dall'intervento sull'ambiente, si riportano nel seguito le prime considerazioni effettuate con il supporto del Gruppo di Lavoro.

Si precisa che nel documento non verranno compiute considerazioni riguardanti gli impatti acustici e l'inquinamento atmosferico, conseguenti all'incremento dei movimenti previsti, non avendo competenze specifiche nel Gruppo di Lavoro che permettano di valutare, ad oggi, queste tematiche in modo adeguato.

#### 4.1. Quadro programmatico

In riferimento alle modifiche del sedime aeroportuale, si osserva che l'area interessata dall'ampliamento a sud è disciplinata dal Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino come zona G1 "zone di pianura asciutta a preminente vocazione forestale, poste principalmente sul livello fondamentale della pianura a margine dell'area morenica". Secondo le norme del suddetto piano l'uso del suolo di tali aree dovrà essere indirizzato verso la valorizzazione e il recupero degli elementi paesistici e, quindi, dovrà essere mantenuta l'attuale destinazione forestale.

Nelle analisi sulle coerenze con il quadro programmatico del SIA (pag. 95 del P1 e pag. 23 della P5) si dichiara che il progetto viene ritenuto conforme a quanto disciplinato dalle norme poiché può essere applicato quanto disposto dalle norme del PTCP di Varese (art. 7 comma 2, che riprende i contenuti della LR 12/2005, art. 18 comma 3) in riferimento all'efficacia prescrittiva e prevalente che assumono le previsioni del PTCP concernenti la realizzazione, il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità, rispetto alle disposizioni dei PTC dei parchi regionali di cui alla legge n. 86/83.

In particolare, si sostiene che, nel caso specifico, la previsione sia in diretta attuazione di interventi previsti come prioritari nel PTR a norma dell'art. 20, comma 4 della LR 12/2005.

Nel SIA, infatti, si evidenzia che:

- nel Documento di Piano del PTR vi sia, tra gli obiettivi di strategia regionale, nell'ambito della realizzazione di infrastrutture prioritarie e interventi di potenziamento e adeguamento delle linee di comunicazione e del sistema della mobilità, anche la necessità di affermazione di Malpensa come aeroporto di carattere intercontinentale;
- nelle norme del PTCP (art. 10 comma 1 lettera m) si definisce l'obiettivo di "concorrere alla realizzazione delle politiche di sviluppo del sistema aeroportuale, evidenziando in attuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione regionali, le condizioni di fattibilità/perseguibilità degli scenari di potenziamento dello scalo di Malpensa 2000", specificandone ulteriormente i contenuti all'interno dell'art.10bis<sup>1</sup> - Aeroporto di Malpensa.

Di conseguenza, si sostiene che il progetto sia conforme al quadro pianificatorio e programmatico poiché quanto disposto dalle NdA del PTCP di Varese è diretta attuazione di interventi previsti come prioritari nel PTR, e, quindi, può avere efficacia prevalente sul PTC del Parco Regionale della Valle del Ticino.

Per tale motivo, si presume, nel quadro programmatico (capitolo 7 del SIA P1 in cui si analizza il rapporto tra le scelte del Masterplan e la pianificazione) non è stato esaminato il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco del Ticino.

Rispetto a questa interpretazione, è necessario rilevare innanzitutto che la norma del PTCP (art.7 comma 2) non può essere applicata per il progetto in esame, in quanto si riferisce specificatamente a "*..previsioni del PTCP concernenti la realizzazione, il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità*": tali previsioni sono state individuate nelle tavole di piano e nell'Allegato A delle NdA (dove viene indicato, nello specifico il livello di vincolo di ciascuna previsione).

---

<sup>1</sup> L'art. 10 bis - Aeroporto di Malpensa (P) dispone: "In relazione a quanto previsto dall'art. 10 comma 1 e comma 2, al fine di concorrere all'attuazione degli obiettivi di programmazione regionale contenuti nel PRS della VIII legislatura, nelle aree interessate dai progetti di potenziamento ed ampliamento dell'aeroporto di Malpensa, le previsioni urbanistiche di tipo insediativo dovranno essere coerenti, in termini di compatibilità territoriale ed ambientale, rispetto alla necessità di non compromettere il territorio destinabile allo sviluppo, nonché di tutelare le parti soggette alle curve isofoniche."

Tra queste previsioni sono stati individuati (in attuazione dell'articolo 10 bis dello stesso PTCP) gli interventi indicati come prioritari per Malpensa dal PRS VIII legislatura<sup>2</sup> (approvato con DCR 25/2005), ovvero “*La realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio – Varese e Gallarate – Malpensa (Arcisate-Stabio) e la riqualificazione della tratta Arcisate –Porto Ceresio.*”, e nel quale non viene fatto riferimento all'ampliamento del sedime aeroportuale.

Si chiede, quindi, di rivedere la parte relativa al quadro programmatico alla luce delle considerazioni sopra descritte, integrandolo con riferimento al PTC del Parco del Ticino e richiamando direttamente il PTR per quanto riguarda le previsioni riguardanti la realizzazione di infrastrutture prioritarie che, ai sensi del comma 4 dell'art. 20 della LR 12/2005, “*prevalgono sulle disposizioni dei piani territoriali di coordinamento dei parchi*”, ed “*hanno immediata prevalenza su ogni altra difforme previsione contenuta nel PTCP e nei PGT*” (comma 5 del medesimo articolo).

Fermo restando quanto osserverà nello specifico Regione Lombardia, si esprimono perplessità anche riguardo all'interpretazione relativa all'inclusione dell'intervento tra gli obiettivi prioritari di interesse regionale e/o sovraregionale ai sensi della LR 12/2005 art.20, comma 4, non rientrando tra quelli puntualmente individuati nella sezione Strumenti Operativi – Obiettivi prioritari di interesse regionale e sovraregionale (SO1) del PTR per i quali si applica la norma della prevalenza sulle disposizioni del PTC del Parco del Ticino, del PTCP e dei PGT.

In riferimento al PTCP si rileva, inoltre, che l'analisi effettuata si limita alla verifica della coerenza con gli obiettivi generali relativi al sistema della mobilità e non analizza tutte le previsioni di piano che interessano l'area in esame, in particolare non vengono considerati gli elementi della Rete Ecologia Provinciale. Anche nella relazione generale del Masterplan (pag. 25 del documento MP\_D\_02 Relazione Generale) non vengono presi in esame tali aspetti, citando, quasi esclusivamente il Progetto Complessità Territoriali. Si segnala che tale progetto si è concluso nel 2012 e che solo nell'Azione di Sistema, conclusasi nel 2006, ha trattato anche il sistema aeroportuale con l'obiettivo di studiare le ricadute territoriali derivanti dall'attestarsi delle grandi reti di trasporto e dei grandi hub, concentrandosi poi, in ragione di quanto emerso da tali analisi<sup>3</sup>, sul un progetto d'ambito per le aree produttive del sud della provincia (al fine di qualificare lo sviluppo e limitare il consumo di suolo).

#### 4.2. Quadro progettuale e alternative

Prima di analizzare nello specifico le alternative e gli elementi del progetto proposto, sembra opportuno mettere in evidenza alcuni aspetti che si ritengono rilevanti ai fini delle considerazioni effettuate di seguito.

Nella premessa del SIA (P1) viene esaminata la validità del Masterplan nell'attuale contesto di emergenza sanitaria, e si precisa come tale evento abbia inciso negativamente sulle prospettive di crescita del traffico aereo, rilevando a tal proposito che, seppure non è possibile elaborare affidabili ipotesi sull'andamento nel breve-medio periodo del traffico aereo, si ritiene che dalle analisi svolte dai vari operatori nel settore (produttori aeromobili, compagnie aeree e gestori aeroportuali)<sup>4</sup> la crescita riprenderà non prima di tre anni, e quindi dal 2023.

In ragione del fatto il che il Masterplan ha uno scenario temporale preciso, in relazione al quale vengono stimati e dimensionati tutti gli interventi previsti, si ritiene necessario che vengano riviste le stime di crescita al 2035 (integrando quanto riportato in premessa) e che vengano rivalutati di conseguenza gli interventi e gli impatti.

Un altro elemento che si pone in evidenza è relativo al dimensionamento dell'ampliamento di Cargo City, derivante dal calcolo del fabbisogno di superficie aggiuntiva di magazzini per le merci: per fornire una stima del fabbisogno di spazio necessario viene utilizzato il valore di traffico cargo complessivo prevedibile per l'aeroporto di Malpensa in riferimento ai parametri definiti nel Manuale IATA, che indicano la capacità annua

---

<sup>2</sup> In assenza di una chiara previsione di aggiornamento “automatico” del PTCP alla diversa programmazione regionale non è condivisibile il riferimento al PRS della XI Legislatura. Si ricorda, infatti che il PTCP è lo strumento con cui la Provincia determina i propri obiettivi generali di assetto e tutela del territorio, garantendo la coerenza con la pianificazione regionale (vigente al momento dell'approvazione del PTCP). L'eventuale prevalenza sullo strumento provinciale della pianificazione o programmazione regionale, in assenza di espresso adeguamento dello stesso, è stabilita dalla norma (come nel caso del comma 4 e 5 dell'art. 20 della LR 12/2005)

<sup>3</sup> L'analisi si è concentrata sulle ricadute economiche e sociali per il territorio e, quindi, sulle criticità e potenzialità territoriali (queste ultime legate all'articolazione del sistema turistico di servizio per le polarità - fiera e Malpensa, alla riconversione delle aree dismesse, all'insediamento di attività economiche legate alle filiere metadistrettuali, alla valorizzazione della qualità ambientale del sistema territoriale, alla connessione tra il corridoio produttivo est/ovest e l'asse nord/sud del sistema economico e ambientale del lago maggiore).

<sup>4</sup> Stima confermata anche nel report economico pubblicato il 13 maggio a cura della IATA, (International Air Transport Association) principale associazione di categoria che riunisce le compagnie aeree. Nel documento si stima che il traffico interno dovrebbe riassetarsi sui livelli pre-Coronavirus nel 2021, mentre quello internazionale ci arriverà solo fra il 2023 e il 2024.

di movimentazione delle aree cargo per unità di superficie, a seconda delle tecnologie presenti nei magazzini (Basso livello di automazione: 5 t/mq, Medio livello di automazione: 10 t/mq, Elevato livello di automazione: 17 t/mq). Nel Masterplan si è deciso di utilizzare un parametro che corrisponde ad un livello medio-basso di automazione (9-10 t/mq) che ha portato a individuare un fabbisogno di superficie di magazzini merci pari a ca 120- 130.000 mq, ciò incide sull'impatto ambientale rispetto a diverse componenti, sarebbe quindi opportuno orientare lo sviluppo del settore verso un livello di efficienza maggiore, al fine di minimizzarne gli impatti, in particolare in termini di occupazione di suolo naturale.

### Considerazioni specifiche

Nel SIA viene valutata l'alternativa zero e si prende atto che la stessa risulta non perseguibile perchè non consentirebbe di rispondere, in termini di capacità complessiva e di qualità del servizio, alla domanda stimata sia per il settore passeggeri sia per il settore merci.

Per quanto riguarda le alternative progettuali vengono individuate e valutate solo quelle che interessano i tre sistemi funzionali principali:

- Il settore cargo;
- Il Terminal T1;
- L'Airport City.

Questi tre ambiti sono stati analizzati separatamente e per ognuno sono stati determinati vari parametri di valutazione, in modo da individuare la soluzione caratterizzata dal miglior bilancio tra i diversi aspetti considerati.

In riferimento alle alternative considerate sembra opportuno effettuare delle considerazioni riguardo alle valutazioni compiute per il settore cargo.

Dall'analisi del SIA (rif. SIA P3 pag.9) si rileva innanzitutto che le prime ipotesi considerate prendevano in considerazione otto alternative, di cui alcune (1, 2 e 3) interne all'attuale sedime e altre (4, 5, 6, 7 e 8) che interessavano aree esterne allo stesso.

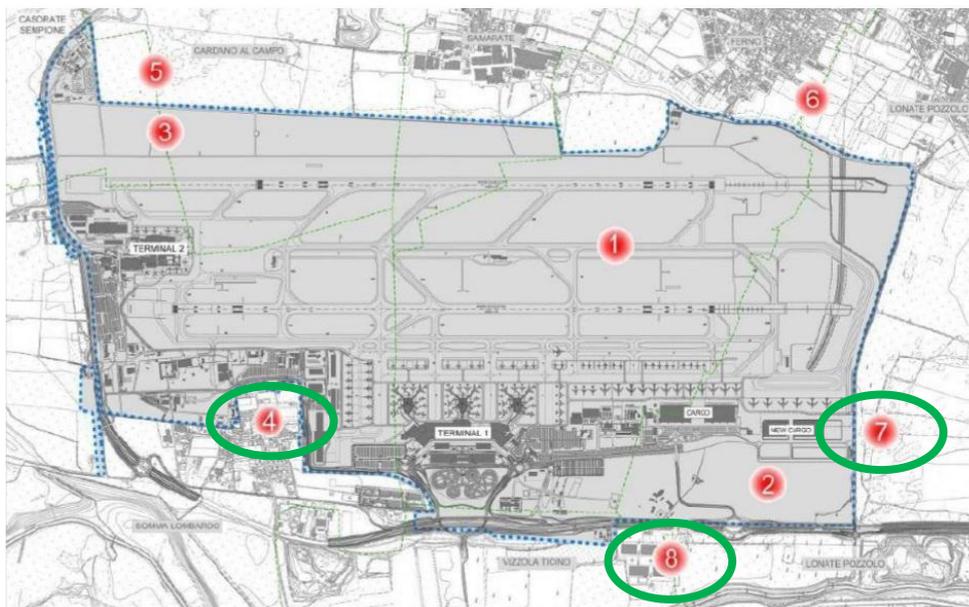


Figura 2: Alternative localizzative per la realizzazione di Cargo City, in verde quelle valutate nel SIA.

Secondo quanto riportato nel SIA le prime sono state scartate principalmente per problematiche relative alla fattibilità tecnica, e in particolare;

- la 1 è considerata non idonea dal punto di vista dell'accessibilità land-side;
- la 2 richiederebbe forme di collegamento abbastanza complesse;
- la 3 presenta una profondità limitata e problematiche relative all'accesso e all'attraversamento della pista.

Tra quelle che interessano le aree esterne, vengono scartate:

- la 5, per la quale valgono sostanzialmente le valutazioni fatte l'ipotesi 3;

- la 6, che oltre a presentare problematiche di accessibilità analoghe a quelle della soluzione 5, interessa una porzione di territorio con caratteristiche orografiche non ottimali e risulta in una posizione particolarmente difficile da collegare alle infrastrutture di volo esistenti.

Le valutazioni sono, quindi, state sviluppate dal punto di vista di pre-dimensionamento per le tre opzioni restanti:

- la 4, ora alternativa 1 - Area Case Nuove;
- la 8, ora alternativa 2 - Area compresa tra S.S. 336 e fiume Ticino;
- la 7, ora alternativa 3 - Area a sud.

Dal confronto viene scelta l'alternativa 3 - Area a sud, ritenuta dal Masterplan quella che garantisce "...ottimali livelli di funzionalità operativa e comporti minori problematiche e costi rispetto alle altre due ipotesi esaminate..." (rif. pag. 339 del documento MP\_D\_02 Relazione Generale), ma che rappresenta indubbiamente l'alternativa che prevede la maggiore occupazione di suolo libero.

In relazione all'alternativa ex 2 (interna al sedime), sembra opportuno rilevare che nel Masterplan (pag. 311 del documento MP\_D\_02 Relazione Generale), oltre alle motivazioni indicate nel SIA, viene riportato che la soluzione è stata scartata perchè "...va ad interessare l'unica area che garantisce – nel lungo termine – la possibilità di realizzare un potenziamento delle infrastrutture di volo e che quindi si ritiene "strategicamente" indispensabile mantenere libera da nuovi insediamenti." Tale spiegazione appare la più realistica in quanto la motivazione riferita alle problematiche di attraversamento della pista, sono analoghe alle condizioni che riguardano lo sviluppo dell'alternativa 8 (ora 2), che invece viene scelta come alternativa su cui sviluppare la valutazione, nonostante le difficoltà operative per la sua realizzazione siano aggravate dal superamento della SS 336.

La mancata valutazione dell'alternativa ex 2, in ragione della necessità di mantenere lo spazio utile per la realizzazione della terza pista, non necessaria nello scenario temporale del Masterplan in esame, non è in linea con gli obiettivi che stanno alla base della procedura di valutazione ambientale.

Si richiama, a tal proposito, quanto ribadito nel documento approvato dal Sistema Nazionale per la Protezione dell'ambiente (SNPA) "*Valutazione di impatto ambientale. Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale. Linee Guida SNPA*"<sup>5</sup> nel quale si dichiara che:

*"La prima verifica di fattibilità sulle diverse soluzioni individuate deve essere effettuata attraverso l'analisi di coerenza con le aree sottoposte a vincolo e/o tutela presenti nel contesto territoriale di riferimento (vincoli paesaggistici, naturalistici, architettonici, archeologici, storico-culturali, idrogeologici, demaniali, di servitù, vincoli e tutele previste nei piani paesistici, territoriali, di settore). Da questa prima verifica deriveranno gli areali utilizzabili per sviluppare le proposte progettuali e i primi criteri per l'elaborazione delle stesse."*

E, inoltre, in riferimento alle alternative nello stesso documento si specifica che:

*"Nella scelta dell'alternativa ragionevole più sostenibile dal punto di vista ambientale, deve essere considerato quale criterio di premialità l'aspetto relativo al risparmio di "consumo di suolo", sia nella fase di realizzazione, sia nella fase di esercizio dell'opera, nell'ottica di limitare quanto più possibile il consumo di suolo libero ("greenfield") a favore di aree già pavimentate/dotate di infrastrutture e servizi o di suolo già compromesso ("brownfield"), cercando di utilizzare aree dismesse, di degrado, interstiziali, di risulta."*

Sembra evidente, quindi, che scartare una soluzione che si configura come meno impattante in termini di ricadute ambientali e di consumo di suolo, ponendo come vincolo la prospettiva di espansione che potrebbe configurarsi in un orizzonte temporale lontano, non può ritenersi sostenibile, soprattutto laddove l'alternativa richiamata permetterebbe di rispondere ai fabbisogni, non solo limitando il consumo di suolo non già compromesso (essendo area comunque interstiziale e di risulta), ma anche evitando interferenze con il comparto ecosistemico e vegetazionale (come meglio approfondito al paragrafo 4.3).

Tale considerazione è sostenuta dai dati sui movimenti riportati nella documentazione (rif. pag. 202 -203 del documento MP\_D\_02 Relazione Generale) che evidenziano che nel 2035 le attuali piste avranno ancora capacità residua e ulteriormente potenziabile. Si rileva, infatti, che a fronte di una previsione che vede un volume annuo di movimenti che dovrebbe raggiungere nel 2035 ca. 283.000 unità (scenario "base") e nell'ipotesi più ottimistica (scenario "best") ca. 318.000 mov/anno, la capacità operativa annua

<sup>5</sup> Documento n. 28/2020 approvato dal Consiglio SNPA riunione ordinaria del 09.07.2019. Le linee guida costituiscono uno strumento proposto dal SNPA per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D.Lgs. 152/06 s.m.i.

di riferimento potrà raggiungere, a seguito degli sviluppi infrastrutturali previsti dal presente Masterplan, il valore di ca. 320.000 mov./anno, che potranno salire fino a ca. 350.000 mov./anno grazie all'applicazione, in futuro, di nuove tecnologie (diminuzione della separazione tra i velivoli che utilizzano l'aeroporto, implementazione di nuovi sistemi di controllo del traffico aereo e/o un'eventuale revisione delle limitazioni operative esistenti). Dati che, si ricorda, non sono stati aggiornati in base alla situazione attuale che, secondo quanto indicato in premessa, porterebbe ad attendere tale crescita per il 2038.

Si ritiene necessario, quindi, che nel SIA venga analizzata e valutata l'alternativa ex 2. Eventualmente definendo un sistema di monitoraggio che metta in relazione la sua attuazione con la verifica degli scenari di crescita dei movimenti e di programmazione della realizzazione della terza pista (anche considerando gli eventuali successivi interventi di delocalizzazione, è opportuno ricordare che alle considerazioni di carattere economico, si aggiunge un altro elemento di valutazione che deve indirizzare le scelte progettuali: mentre la conversione della destinazione funzionale dell'area ex 2, a fronte di una crescita aeroportuale, è eventuale e non prevista nell'attuale scenario di crescita, la sottrazione della brughiera comporta un danno ecologico certo e irreversibile).

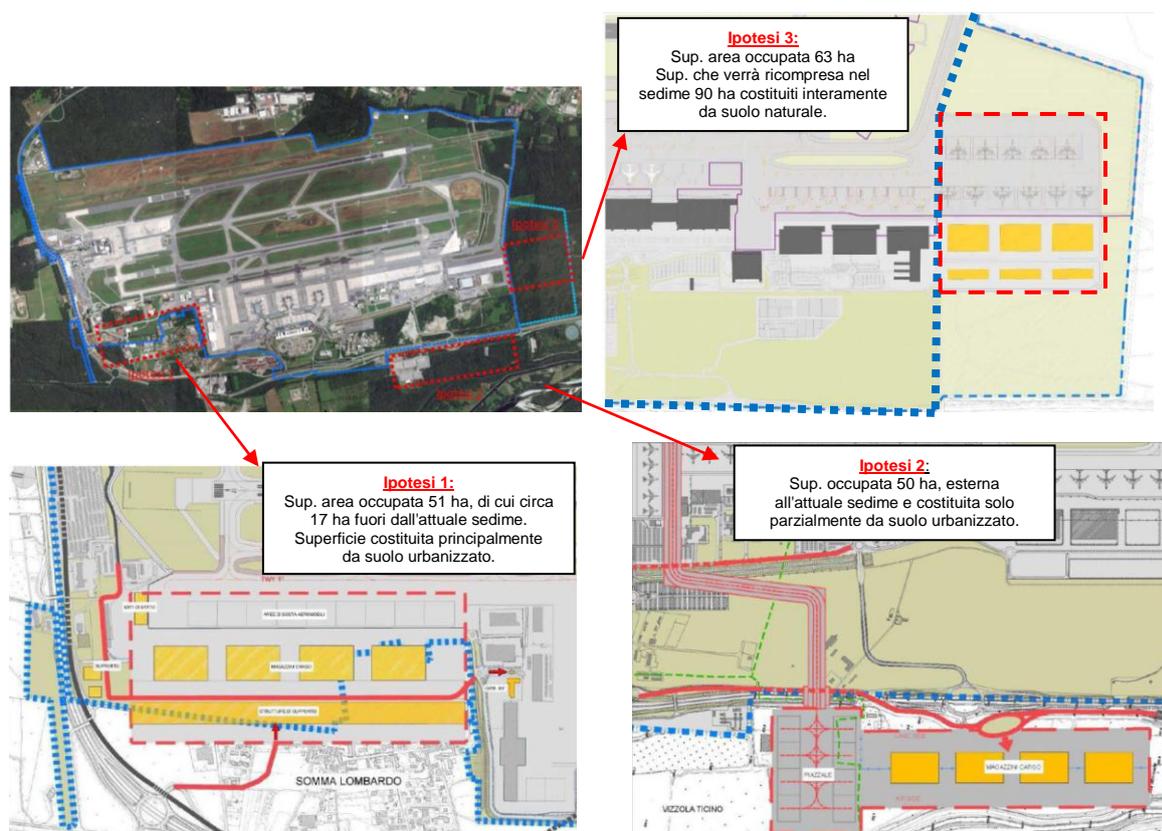


Figura 3: Individuazione alternative area cargo

Analizzando, inoltre, le valutazioni che hanno portato a preferire l'alternativa 3, si rileva che l'indicatore ambientale "occupazione e consumo di suolo" viene definito come "equivalente" nella scelta tra le tre ipotesi, non si ritiene tale valutazione corretta, non solo dal punto di vista quantitativo ma anche qualitativo. Per quanto le superfici occupate dalle strutture in progetto siano simili nei tre casi (51 ha nella 1, 50 ha nella 2 e 63 ha nella 3), si rileva che, l'area che verrà effettivamente inclusa nel sedime aeroportuale è molto più estesa nell'ipotesi 3 (90 ha di cui 25 rimarrebbero inutilizzati); la differenza effettiva di sottrazione di suoli è quindi quasi doppia rispetto alle altre: l'incremento di superficie è di 39 ha superiore all'alternativa 1 e di 40 ha rispetto all'alternativa 2.

Anche per quanto riguarda le caratteristiche del suolo interessato è evidente che la soluzione 1 non può essere "equivalente" alle altre due alternative (vedi figura 4) in quanto interessa aree già quasi completamente urbanizzate, mentre le altre aree sono caratterizzate da superfici completamente (soluzione 3) o parzialmente naturali (soluzione 2).

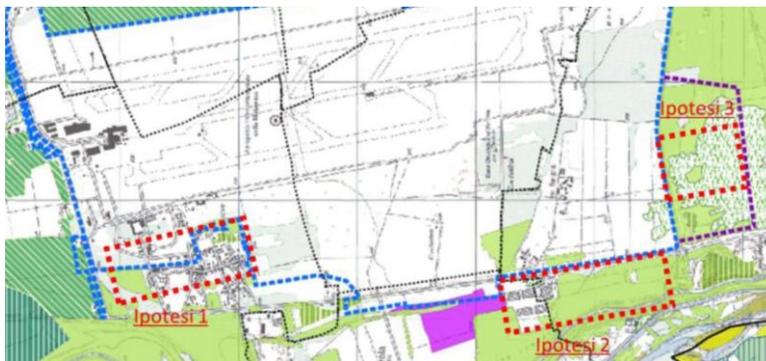


Figura 4 - Stralcio carta vegetazione

In generale si mette in evidenza che la scelta degli indicatori utilizzati per valutare le alternative risulta sbilanciato in quanto considera un numero maggiore di parametri "economici" rispetto a quelli ambientali. Un approccio di questo tipo, sbilanciato nel rapporto costi ambientali/benefici economici verso il ritorno economico aziendale, porta inevitabilmente a erodere il capitale naturale, compromettendo l'integrità degli ecosistemi naturali e la loro capacità di resilienza e, si ritiene, debba essere rivisto.

#### 4.3. Comparto ecosistemi e vegetazione

Il Masterplan 2035 risponde alle esigenze aeroportuali prevedendo interventi principalmente su tre sistemi funzionali: il terminal 1, l'aeroporto city e il settore cargo. Mentre i primi due ambiti non hanno ricadute dirette sugli ecosistemi di maggior valore naturale dell'area, comportando una riorganizzazione interna al sedime, l'attività legata alla gestione del traffico merci produce impatti diretti sotto il profilo ecosistemico.

Il potenziamento dell'area Cargo City, in espansione a sud del perimetro aeroportuale attuale, determina un aumento delle superfici artificiali a discapito di quelle naturali vegetate e interferisce con un elemento di primo livello del progetto di Rete Ecologica Regionale, afferente all'Ecoregione Pianura Padana e Oltrepò, attestandosi sul margine orientale del corridoio regionale primario a bassa o moderata antropizzazione disegnato intorno all'asta fluviale del Ticino. Rispetto agli altri schemi di rete ecologica, l'ambito ricade in un elemento areale del progetto di Rete Ecologica del Parco Lombardo Valle del Ticino e in una core area e in una sottile fascia tampone della Rete Ecologica Provinciale, unità funzionali che garantiscono la continuità ecologica tra due corridoi della REP che si snodano in direzione nord-sud.

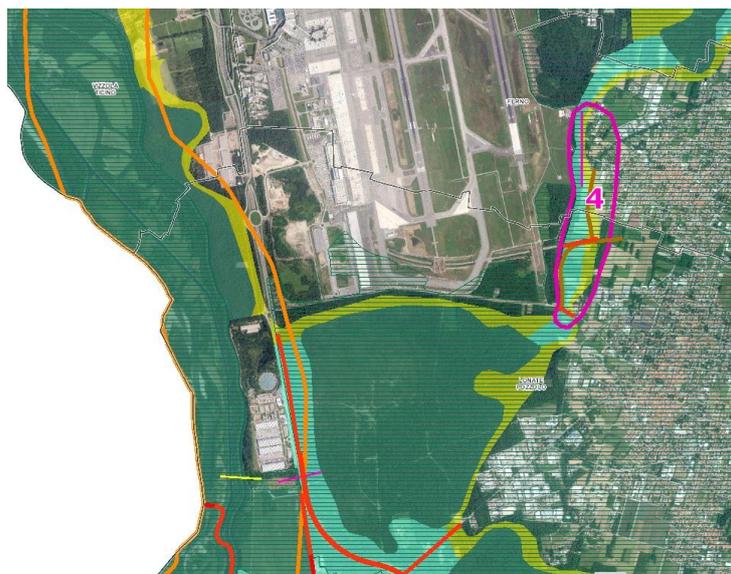


Figura 5: localizzazione dell'intervento rispetto agli schemi di Rete Ecologica Regionale - RER (le linee arancioni definiscono un corridoio primario mentre il retino a righe orizzontali indica la presenza di elementi di primo livello) e Provinciale - REP (in verde scuro le core areas, in giallo le fasce tampone, in azzurro le aree di completamento; l'area in rosa rappresenta l'area critica n. 4).

Rispetto al progetto proposto, di seguito si formulano osservazioni espresse come criticità ambientali e proposte di approfondimento, a integrazione del SIA.

### Impatti rispetto all'habitat di brughiera

Sul pianalto planiziale interessato dall'ampliamento, si sviluppa una formazione di brughiera a *Calluna vulgaris*, ascrivibile all'habitat di interesse comunitario 4030 "Lande secche europee" e ricompresa nel biotopo umido oggetto di una proposta di riconoscimento a SIC/ZPS "Brughiere di Malpensa e di Lonate"; all'interno dell'area umida l'habitat è suddiviso in due lembi non paragonabili per estensione, fisionomia e composizione floristica: la brughiera più a nord del sito, in sovrapposizione all'ipotesi progettuale sviluppata da SEA, appare molto meglio conservata rispetto alla porzione più a sud, più frammentata e meno vasta, quindi di minor pregio naturalistico (figura n. 6).

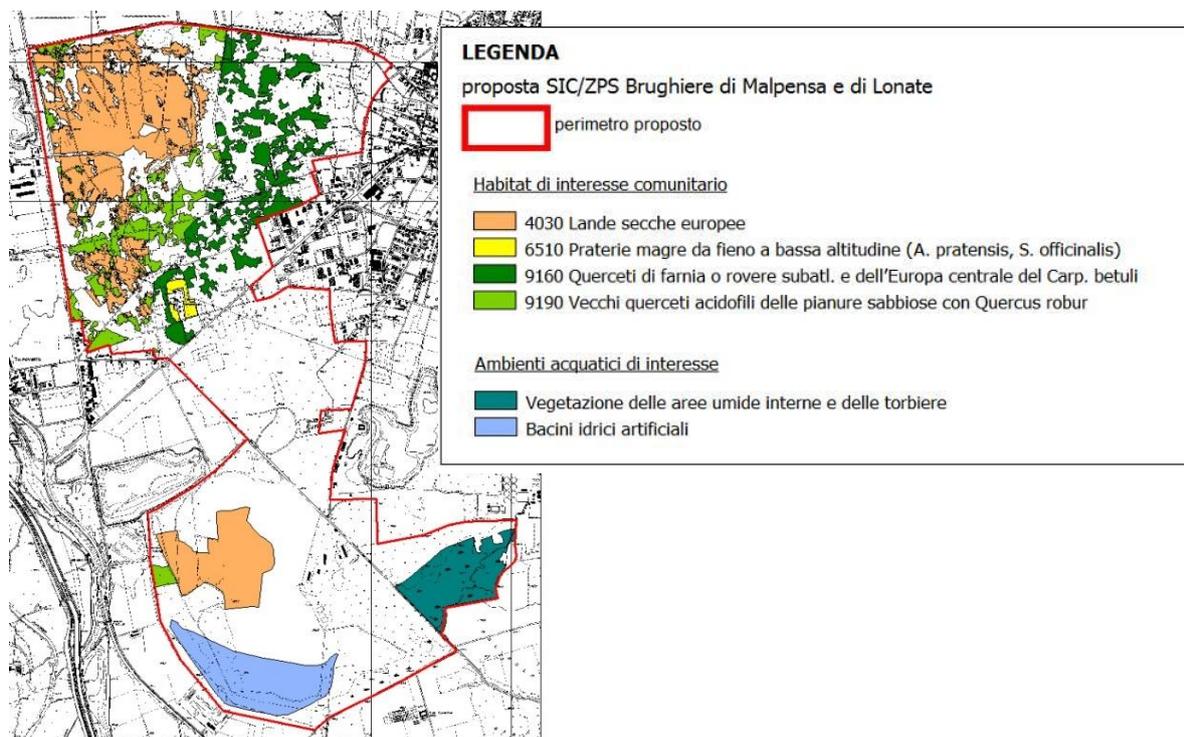


Figura 6: Perimetrazione SIC/ZPS proposto.

L'unicità della landa a brugo di Malpensa, che tra l'altro costituisce l'esempio più esteso in ambito regionale e la formazione meglio rappresentativa di tutta la Pianura Padana centrale ed occidentale, è avvalorata dalla presenza di specie animali quasi esclusive e/o di rilevante interesse conservazionistico; il biotopo oltre ad ospitare consistenti popolazioni di succiacapre (*Caprimulgus europaeus*) e averla piccola (*Lanius collurio*), entrambe specie incluse nell'allegato I alla Direttiva Comunitaria 79/409/CEE, rappresenta la stazione più settentrionale di presenza della lucertola campestre (*Podarcis sicula campestris*).

Alcune farfalle sono così selettive che la perdita o comunque la contrazione dell'habitat potrebbe significare anche la scomparsa degli individui da questa stazione a carattere relittuale sul nostro territorio. La brughiera di Malpensa rappresenta una delle poche stazioni di pianura del lepidottero *Hipparchia semele* e di altre farfalle particolarmente esigenti: la ninfa delle torbiere (*Coenonympha oedippus*), la maculinea del timo (*Maculinea arion*), la polissena (*Zerynthia polyxena*), la falena dell'edera (*Euplagia quadripunctaria*) e la licena delle paludi (*Lycaena dispar*).

Il progetto comporta la sottrazione di superfici naturali con una componente a brugo di particolare interesse naturalistico e contestualmente induce una frammentazione della continuità territoriale all'interno di un ambito strategico per gli schemi di rete ecologica a varia scala. A fronte della previsione di ampliamento su suoli a elevata naturalità, il SIA considera integralmente compensata la sottrazione con un progetto del verde che riqualifica la brughiera, apporta un miglioramento forestale attraverso rimboschimenti e azioni di contenimento delle specie esotiche. La riflessione effettuata è legata unicamente allo stato di conservazione attuale della brughiera e alla quantificazione delle superfici interessate dal progetto di riforestazione e/o di ripristino dell'habitat 4030, senza considerare l'aspetto della potenzialità ambientale e l'imprevedibilità del successo degli interventi di ricostituzione della

brughiera: l'esito positivo dipende dal raggiungimento di un delicato equilibrio tra vari elementi del terreno e la composizione chimica dello stesso difficilmente riproducibile.

Sotto il profilo naturalistico, la trasformazione indotta dalla previsione di ampliamento determina una perdita permanente di suolo che presenta le condizioni pedologiche adatte al brugo, frutto di un lento e delicato processo evolutivo. Le dinamiche naturali in alcune aree oggetto delle indagini floristiche stanno determinando l'evoluzione verso comunità vegetazionali più mature e stabili, fenomeno che può essere interrotto da interventi mirati, finalizzati a invertire la tendenza evolutiva e migliorare lo stato di conservazione dell'habitat. La realizzazione di Cargo City sottrarrebbe in modo definitivo aree che presentano caratteristiche naturalistiche poco rappresentate sul territorio lombardo, con un effetto negativo sulla stabilità delle cenosi vegetazionali e sulle probabilità di sopravvivenza delle comunità faunistiche che dipende dagli scambi genetici. L'estensione degli areali, infatti, è uno dei parametri che garantiscono la stabilità delle popolazioni faunistiche e la capacità di resilienza di un ecosistema.

Pertanto, rispetto all'alternativa 0, la previsione preclude la possibilità di riqualificare un'area molto più ampia corrispondente ai due nuclei di brughiera (vedi figura n. 6), vocata all'instaurarsi di ambienti aperti peculiari e relittuali, in contrasto con la direttiva habitat che all'art 2 si pone tra gli obiettivi la salvaguardia degli habitat e della loro potenzialità 92/43/CEE, da attuarsi tramite interventi di ripristino.

Sotto il profilo ecologico, l'area destinata a polo logistico per il traffico merci ricade in un elemento primario della RER, riconosciuta come infrastruttura prioritaria del PTR. Rispetto all'attuazione della RER, il PTR asserisce che *"le trasformazioni in grado di compromettere le condizioni esistenti di naturalità e/o funzionalità ecosistemica (connettività ecologica, produzione di biomasse in habitat naturali...) siano in genere da evitare accuratamente"*. Regione Lombardia, riprendendo questo principio di salvaguardia ecologica, nella tabella 2.5 Allegato 7 della DGR n. 8/10962 del 30.12.2009 dettaglia le regole e gli indirizzi della pianificazione territoriale per unità funzionale della RER. Al fine di garantire un'adeguata conservazione delle emergenze naturalistiche ed ecologiche del territorio, all'interno degli elementi di primo livello, come criterio ordinario la tabella suddetta raccomanda di coerenzare le scelte progettuali e di governo del territorio agli obiettivi della Rete Ecologica Regionale, evitando l'eliminazione degli elementi naturali. Contestualmente al rispetto delle condizionalità, l'attività di pianificazione deve declinarsi in opportunità, indirizzando gli sforzi progettuali all'interno delle aree afferenti al progetto di RER, quale sito preferenziale per la realizzazione di interventi di riqualificazione e potenziamento della funzionalità ecologica.

Poiché la trasformazione prevista si sovrappone a un elemento primario della RER, favorendo la frammentazione e minacciando la continuità territoriale all'interno di spazi residuali con potenzialità ecologica, in contrasto con le indicazioni regionali soprarichiamate, la scelta di sviluppare l'alternativa 3 risulta critica da un punto di vista ambientale.

In ragione dei rilevanti impatti sopra descritti è necessario che il SIA approfondisca l'alternativa interna al sedime come richiamato al capitolo 4.2. comparandone prioritariamente gli effetti sul sistema ambientale, e sugli habitat di interesse comunitario in particolare, al fine di individuare l'alternativa a minor impatto. Ciò nel rispetto di quanto previsto dalle linee guida SNPA richiamate sopra.

### Progetto di compensazione

A compensazione della perdita di habitat naturali boscati e a brugo, il SIA propone un progetto del verde che in sintesi prevede:

1. recupero degli ambiti di brughiera presenti;
2. riqualificazione della brughiera e restituzione/reimpianto dei boschi sottratti negli arbusteti e nelle aree di ex brughiera;
3. riqualificazione dei soprassuoli forestali attraverso la lotta alla diffusione di robinia e ciliegio tardivo.

Alcuni di questi interventi vengono realizzati su aree interne al sedime aeroportuale: nell'area a ovest di Cargo City, inclusa e non utilizzata nel MP2035, nelle strette fasce a sud e a est della nuova configurazione del sedime e in sovrapposizione ad aree che progressivamente verranno interessate dagli interventi edificatori<sup>6</sup>. La funzionalità di questi interventi è compromessa, oltre che dalla natura transitoria, dal disturbo antropico legato alle attività aeroportuali, dalla presenza di barriere architettoniche insormontabili dalla fauna (rettifica del tracciato della SP 14, recinzione del sedime) e dall'utilizzo di prodotti chimici che SEA utilizza per evitare popolamenti di vertebrati che possano attirare comunità ornitiche per minimizzare il fenomeno del *birdstrike*.

<sup>6</sup> A titolo collaborativo si sottolinea che l'immagine riproposta in fig.7 relativa alla fase 1 non presenta il retino a riquadri che individua la sottrazione di vegetazione.

Non si ritiene, pertanto che le compensazioni proposte siano adeguate rispetto agli impatti generati e tali da consentirne la reale compensazione.

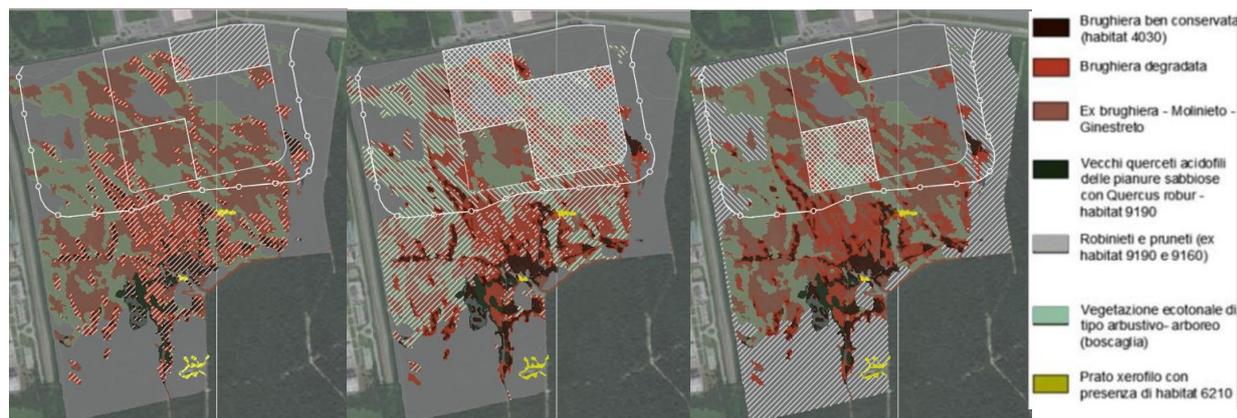


Figura 7: Sottrazione di vegetazione e habitat nelle fasi 1, 2 e 3 (retino bianco a riquadri). I retini a linee oblique localizzano gli interventi di mitigazione, la linea con pallini rappresenta il nuovo confine aeroportuale.

In generale si ritiene che gli sforzi di miglioramento ambientale debbano essere indirizzati nelle aree che possano essere effettivamente fruite dalla fauna e il cui utilizzo non si limiti a una fase temporanea. Nel conteggio delle aree compensate, quindi, non possono rientrare gli interventi a scadenza o soggetti a pressione antropica e/o interclusi da barriere architettoniche (la restituzione delle aree dentro la recinzione è pari a 32,7 ha – tabella 22-3 P4) che vanificano gli obiettivi di progetto.

Fermo restando la necessità di operare la scelta dell'alternativa in ragione del minore impatto, si ritiene che i contenuti del progetto di compensazione debbano essere coerenti con l'entità e la tipologia di impatto, in quanto la loro efficacia è determinante per garantire la sostenibilità ambientale dell'alternativa scelta.

Nel caso dell'alternativa ex-2 il progetto di compensazione dovrà, pertanto, essere calibrato in ragione degli impatti dell'intervento (si stima minimi rispetto al sistema della brughiera) e volto, per quanto riguarda questa specifica componente, al rafforzamento ed alla riqualificazione della brughiera esistente nel comparto sud (ciò anche in prospettiva dell'ipotesi di un'evoluzione, dopo il 2035, della programmazione aeroportuale che generi un maggior impatto, ovvero della successiva realizzazione della terza pista e delocalizzazione di Cargo City secondo l'alternativa 3 attualmente scelta).

Entrando nel merito del progetto di compensazione proposto si evidenziano gli elementi di criticità utili ad una sua riformulazione (anche entro l'alternativa ex-2, proprio in ragione dell'ipotesi sopra indicata).

Le azioni previste dal progetto modificano in modo significativo la connotazione prevalente dell'area che attualmente risulta formata da spazi aperti intervallati a fasce ecotonali, stadi arbustivi e fasce boscate, quest'ultime con estensioni maggiori a ovest del comparto. La salvaguardia degli spazi aperti, in progressiva contrazione per le tendenze naturali al rimboschimento e per mancata gestione legata all'abbandono di attività antropiche, rappresenta un elemento essenziale per la tutela della biodiversità. Tali ambienti, oltre a creare una diversificazione ambientale, costituiscono il terreno di caccia per molti rapaci e la loro chiusura determina una grave perdita ecologica.

Si ritiene pertanto necessario che il progetto di compensazione privilegi il mantenimento degli spazi aperti, al fine di creare un mosaico di ambienti diversi che incrementano il livello di biodiversità, il mantenimento/ripristino di tessere a brugo con caratteristiche idonee al recupero naturalistico (continuità con tessere a brugo in buona salute, stadio non avanzato di arbustamento) deve essere accompagnato dall'individuazione di aree a moliniato (habitat n. 6410) da conservare attraverso la programmazione di sfalci ripetuti, che hanno lo scopo di mantenere un corretto equilibrio tra i due habitat e di contrastare l'eccessivo sviluppo di *Molinia caerulea* che compete con *Calluna vulgaris* per l'occupazione degli spazi.

Sarebbe, inoltre, opportuna la reintroduzione all'interno dell'habitat a moliniato di *Euphrasia cisalpina*, recuperando alcuni esemplari, che possano funzionare come nuclei di espansione, nei popolamenti consistenti all'interno degli spazi verdi del sedime, gestiti regolarmente con sfalci che favoriscono il mantenimento dell'habitat (Marco Martignoni, febbraio 2014 e Bruno E. L. Cerabolini, Guido Brusa, Roberta M. Ceriani, Stefano Armiraglio, Cristina De Molli & Simon Pierce (2017) Ecology and floristic composition of heathlands in the Po basin and the Southern Alps (NW Italy), Botany Letters, 164:4, 433-444, DOI:10.1080/23818107.2017.1387077, 2017). Inoltre ai fini della conservazione su lungo periodo, è necessario ridurre la frammentazione delle tessere a brughiera nella parte a ovest del comparto e

rafforzare il collegamento tra i due nuclei di brughiera attraverso un ampliamento della copertura a *Calluna*, garantendo la stabilità dell'habitat e delle popolazioni faunistiche in termini di scambi genetici.

Nel Piano di Gestione di manutenzione del progetto compensativo, inoltre, dovrà essere prevista la rimozione della biomassa in modo tale da contrastare le ricadute negative riconducibili al processo di combustione del traffico aereo che comportano un'eutrofizzazione del suolo e modificano le caratteristiche edafiche del suolo con effetti negativi sulle lande a brugo che richiedono condizioni di oligotrofia.

Rispetto ai tempi previsti per le compensazioni ambientali, in considerazione degli impatti prodotti dalla sottrazione di aree a vocazione naturalistica ed ecologica e del fattore di incertezza relativo del successo degli interventi di ricostituzione della brughiera, si ritiene necessario che la programmazione temporale (in coerenza con il principio di precauzione) preveda che le sistemazioni ambientali siano condotte preliminarmente alla realizzazione delle opere da compensare, subordinando queste ultime ai risultati dei monitoraggi faunistici e floristici.

In coerenza con gli interventi afferenti al progetto compensativo, dovrà essere redatto il Piano di manutenzione del verde relativo alla gestione dei singoli ambienti naturali: programmazione dettagliata degli interventi degli sfalci e delle altre azioni di mantenimento (es. controllo esotiche, sostituzione fallanze, asportazione biomassa etc), con specifiche rispetto al periodo e alle modalità operative.

### Spotting point e polo funzionale

Nell'ambito della macro-categoria delle nuove centralità locali, gli interventi di compensazione relativi alla matrice antropica comprendono la realizzazione di *spotting point*, strutture per l'osservazione degli aeromobili in movimento (*plane spotting*) e di un polo funzionale.

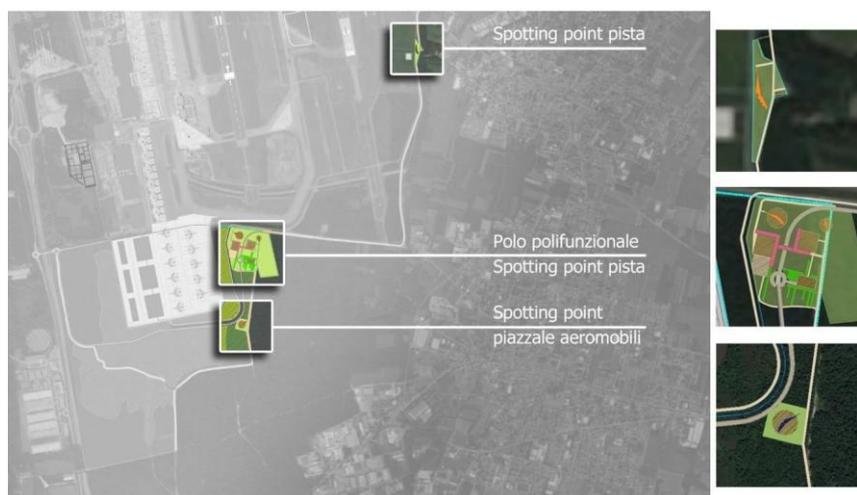


Figura 8: nuove centralità: spotting point e polo funzionale.

Le strutture, pensate per incrementare la qualità relazione del territorio rispetto alla presenza dell'aeroporto, introducono un ulteriore consumo di suolo naturale, andando a interessare aree con specifiche caratteristiche ambientali che svolgono un ruolo di connessione tra la Valle del Ticino e la Valle dell'Olona (es. "zona cuscinetto dell'aeroporto" appartenente all'area critica n. 4 della REP, area interna a un varco e un corridoio primario del progetto di Rete Ecologica del Parco del Ticino e ad un elemento primario della RER) ed aggravando gli impatti sull'integrità del sistema naturale già sottoposto a molteplici pressioni antropiche.

Si chiede, pertanto che vengano valutate localizzazioni alternative per le strutture pensate per migliorare il rapporto tra aeroporto e cittadinanza, o all'interno del sedime aeroportuale o in aree già antropizzate, come per esempio le aree delocalizzate di Somma Lombardo (Case Nuove), Ferno e Lonate Pozzolo, senza creare ulteriori erosioni al sistema ambientale.

### Rete sentieristica

Il SIA propone il potenziamento di una rete sentieristica che, nella maggior parte dei casi, riprende tracciati esistenti o si snoda in affiancamento alla viabilità senza determinare problematiche ambientali, ad eccezione del tratto denominato "Passeggiare nella brughiera" che si sviluppa all'interno della brughiera e di tessere ambientali delicate. L'implementazione della sentieristica potrebbe pregiudicare

l'integrità del sistema naturale che il progetto di compensazione cerca di ricostruire e/o migliorare: il percorso costituisce un episodio di frammentazione degli habitat e introduce un disturbo antropico che potrebbe vanificare gli sforzi diretti alla riqualificazione degli ambienti naturali e alla ricucitura di tessere naturali isolate. Considerato inoltre che l'area è già interessata da percorsi ciclopedonali, si chiede, anche per il progetto di mobilità la valutazione di soluzioni alternative che, raccordandosi con i tracciati esistenti, non crei nuove discontinuità negli ambienti naturali duplicando i collegamenti.



Figura 9: a sinistra i percorsi ciclabili esistenti all'interno del Parco (in rosso), a destra il potenziamento della sentieristica proposta.

#### 4.4. Paesaggio

In relazione a quanto indicato nella documentazione, si specifica che dal punto di vista paesaggistico le nuove aree interne al sedime interessate dalla riqualificazione/ampliamento delle strutture a supporto dell'aerostazione non incidono negativamente sul paesaggio di area vasta.

Per quanto riguarda l'espansione a sud si richiamano le considerazioni effettuate nel capitolo precedente sulla criticità relativa all'aumento delle superfici artificiali a discapito di quelle naturali, che rappresentano una risorsa anche dal punto di vista paesaggistico.

In relazione agli interventi di compensazione previsti, si prende atto dell'impegno intrapreso per identificare gli elementi ambientali, storico-culturali e sociali appartenenti al sistema territoriale di riferimento, e si apprezza anche lo sforzo fatto per individuare obiettivi specifici, riferiti alla matrice ambientale ed antropica, per creare un nuovo legame tra l'aeroporto e il suo territorio.

Si esprime, tuttavia, perplessità sulla creazione di nuove centralità e sulla realizzazione di luoghi della socialità in aree naturali esterne al sedime. In particolare, non si comprende la necessità di creare un polo funzionale nell'area a sud dell'aeroporto andando ad occupare suolo libero naturale.

In relazione alla completa demolizione della Cascina Malpensa (o malpensata), a prescindere dal fatto che possa o meno essere sottoposta a vincolo dal MIBACT, si ritiene che avrebbe potuto costituire un elemento da valorizzare, mantenendo, anche parzialmente, le caratteristiche del luogo in situ (così come è stato fatto nel recente passato nell'area dell'Expo 2015 a Rho – cascina Triulza che, seppur adattata ai tempi moderni, resta a testimonianza del passato), anziché richiamarle nel disegno che ha guidato la progettazione del polo funzionale. Potrebbe essere opportuno, pertanto, integrare la valutazione delle alternative con uno scenario progettuale che salvaguardi la cascina, rifunionalizzandola, eventualmente prevedendo un parziale ampliamento dell'area per servizi entro le aree delocalizzate della frazione Case Nuove, ciò in coerenza con l'attività promossa da Regione Lombardia alla quale si demanda per ulteriori valutazioni e indicazioni.

#### 4.5. Viabilità

Con riferimento allo studio di cui all'oggetto, esaminata la documentazione, si esprimono le seguenti considerazioni di carattere viabilistico:

- l'oggetto dell'intervento ricade a Sud del sedime aeroportuale, dove oggi scorre la SP14 dir, strada extraurbana secondaria di tipo "C" di collegamento tra le SS.PP. 40 e 52. Sembra opportuno, in via preliminare, integrare con dei rilievi di traffico le tre arterie sopra menzionate, con dati disaggregati per ora, direzione e velocità;
- ai rilievi di cui sopra andrà accompagnata una previsione di medio/lungo periodo dell'incremento dei mezzi a seguito dell'ampliamento dell'area Cargo. In particolare dovrà essere stimato l'indotto dei veicoli leggeri e pesanti e, di questi ultimi, dovranno essere indicate le tipologie e i carichi più frequenti. Si chiede anche l'indicazione dei percorsi che verranno utilizzati dai mezzi pesanti per il raggiungimento dell'area cargo;
- il progetto viabilistico contenuto nel MasterPlan 2035 nonché le analisi e le previsioni riguardanti l'impatto sul traffico dovranno tenere in considerazione quanto previsto nelle immediate vicinanze, ed in particolare gli esiti dell'esclusione dalla VIA regionale (rif. Decreto Regionale 15555 del 30.10.2019) nonché quanto previsto dalla valutazione preliminare ex art. 6 comma 9, del D.Lgs 152/06 (rif. Decreto regionale n. 8109 del 8.07.2020);
- per quanto riguarda la proposta del nuovo percorso della SP14 dir, fermo restando quanto indicato nello studio SIA (parte 3, pag.95) ovvero che *"tale soluzione dovrà pertanto essere verificata, valutata e condivisa con le competenti amministrazioni..."* dovranno essere rispettati i dettami delle normative nazionali e regionali sulla costruzione di nuove strade previste le strade di tipo "C".  
Le soluzioni proposte, prive di dimensioni e quote, non consentono ulteriori considerazioni in merito.

#### 4.6. Risorse idriche

In relazione alla tematica risorse idriche si rileva che nella documentazione non viene presentato un vero e proprio studio per una definizione aggiornata dell'effettivo impatto del prelievo idrico in condizioni post operam. Sono stati citati esclusivamente i procedimenti conclusi con esito positivo (verifica VIA nuovo pozzo N) e studi universitari sull'area (Politecnico di Milano).

Per quanto attiene l'interferenza con i pozzi, si rileva che la zona di rispetto del campo pozzi "Molinelli" è interessata dall'espansione dell'aeroporto (area E1 in T04) ed in particolare dalla modifica del tracciato della S.P. 14. Si ricorda a tal proposito che devono essere rispettate le disposizioni della DGR 12693 del 10/04/2003 (punto 3.3).

Si suggerisce, di valutare, in accordo con ARPA, l'opportunità di prevedere nel PMA il monitoraggio di tipo quantitativo della risorsa idrica (misura livelli falda, misura in continuo portate prelevate dai pozzi etc).

#### 4.7. Rifiuti

Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale predisposto per tale progetto, sono stati valutati gli aspetti relativi alla gestione dei rifiuti prodotti, sia in fase di cantiere che in fase di gestione.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, essendo previste numerose demolizioni di edifici e pavimentazioni esistenti, si stima una cospicua produzione di materiali inerti, che si suddividono in terre e rocce da scavo e inerti da demolizione.

La modalità di gestione delle terre e rocce provenienti da detti interventi (stimate in circa 1.330.000 mc) si può riassumere in due operazioni principali: il riutilizzo (stimato in circa 700.000 mc) delle terre per la realizzazione di riempimenti nelle medesime aree di produzione o in aree limitrofe, ed il trasporto del materiale in esubero (stimato in circa 630.000 mc), non idoneo alle precedenti funzioni ovvero non necessario nell'ambito dei lavori connessi al Masterplan, in impianti preferibilmente di trattamento e recupero del materiale o, qualora non possibile, in impianti di smaltimento rifiuti.

Per le terre e rocce da scavo è stato predisposto l'apposito piano di utilizzo.

Per quanto riguarda invece i rifiuti da demolizione, si stima una produzione pari a circa 712.000 mc, la cui modalità di gestione consiste nell'avvio del quantitativo complessivo in appositi impianti di trattamento e recupero o, qualora non possibile, in impianti di smaltimento rifiuti.

A tal fine, sono stati identificati, mediante il criterio della vicinanza, i seguenti impianti di trattamento e smaltimento di rifiuti di costruzioni e demolizioni (Codice CER 17):

- I1 - Zetadi S.r.l. (Ferno);

- I2 - Green Ecology S.r.l. (Lonate Pozzolo);  
ed i seguenti impianti di recupero di rifiuti di costruzioni e demolizioni (Codice CER 17):
- I3 - CO-BIT conglomerati bituminosi S.p.a. (Lonate Pozzolo);
- I4 - Fontana Metalli S.a.s. di Fontana Matteo & C. (Samarate).

Per il recupero delle terre e rocce (codice CER 1705) è stato identificato l'impianto Tramonto Antonio S.r.l. (Vergiate), a circa 15 km di distanza dall'aeroporto.

Infine, per quanto riguarda le discariche, sono stati individuati:

- D1 - Edilvirgi (Lonate Ceppino);
- D2 - Econord (Gorla Maggiore).

A tal proposito, si fa rilevare che:

- a. l'impianto I1 - Zetadi S.r.l. (Ferno) non risulta più autorizzato;
- b. la discarica D1 - Edilvirgi (Lonate Ceppino) risulta esaurita;
- c. l'impianto Tramonto Antonio (Vergiate) effettua esclusivamente operazioni di stoccaggio o pretrattamento delle terre e rocce.

Per quanto riguarda la fase di gestione non sono previste modifiche dell'attuale modello gestionale dei rifiuti all'interno dell'aeroporto, affidato ad una società terza. È solo prevista la ricollocazione dell'isola ecologica ove vengono effettuate operazioni di deposito temporaneo di rifiuti.

In considerazione di quanto sopra ed in ragione degli ingenti quantitativi di terre e rocce da scavo e rifiuti da demolizione previsti, si ritiene che all'interno dello Studio di Impatto Ambientale sia necessario approfondire le modalità di individuazione degli impianti cui saranno avviati detti quantitativi, verificando la reale disponibilità di accettazione degli stessi e le operazioni di recupero/smaltimento svolte. Per le terre e rocce da scavo in esubero e non riutilizzate nell'ambito del Masterplan, si ritiene inoltre che debbano essere valutate ulteriori opzioni di riutilizzo come sottoprodotto delle stesse, ai sensi dell'articolo 186 del D.lgs. 152/06 e s.m.i. e del DPR 120/2017.

## 5 - CONCLUSIONI

Dall'esito dell'istruttoria effettuata si ritiene che, per quanto di competenza di questo Ente, la documentazione presentata non abbia adeguatamente sviluppato alcuni aspetti essenziali per poterne valutare l'impatto ambientale. In particolare, in relazione ai potenziali impatti significativi, si evidenzia la necessità di rivedere le alternative considerate per l'area di espansione a sud dell'aeroporto, di esaminare in modo più specifico alcuni aspetti legati agli effetti/compatibilità del progetto rispetto al comparto ecosistemi e vegetazione (par. 4.4), viabilità (par. 4.5), risorse idriche (par. 4.6) e rifiuti (par. 4.7). Tali elementi inducono a proporre all'Autorità Competente di richiedere idonei approfondimenti.

Varese, 03/09/2020

Responsabile dell'istruttoria:  
Dott.ssa Lorena Perri

**IL RESPONSABILE DEL SETTORE**  
Dott.ssa Lorenza Toson

*Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi della vigente normativa.*