



PARCO LOMBARDO
DELLA VALLE DEL TICINO



U.O. N. 4

Settore Pianificazione, Paesaggio e GIS

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

Oggetto: [ID: 5359] Istruttoria tecnica in merito a Procedura di valutazione di impatto ambientale nazionale ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 11 della l.r. 5/2010, comprensiva della Valutazione di incidenza di cui al D.P.R. 357/1997. "Aeroporto di Milano - Malpensa. Masterplan 2035".

Rif. sito web regionale "S.I.L.V.I.A.": VIA0198-MA

Premesso che:

- con nota n. 61507 del 24.06.2020, acquisita al prot. n. 49736/MATTM del 30.06.2020, ENAC ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale per il Masterplan 2035 dell'aeroporto di Milano Malpensa, ai sensi dell'art. 23 del d.lgs 152/2006 e ss.mm.ii, comprensiva di valutazione di incidenza di cui al DPR 357/97.
- con note pervenute da Ministero (nota ns prot. 6321 del 08.07.2020) e Regione Lombardia (nota prot. T1.2020.0027349 del 08.07.2020 ns. prot. n.6385 del 08.07.2020), è stato richiesto agli Enti l'espressione del parere di competenza nell'ambito della procedura in oggetto.

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".

Descrizione Masterplan 2035

Il nuovo Masterplan dell'aeroporto di Malpensa si propone di delineare dei **percorsi di futura evoluzione dello scalo**, partendo da una configurazione ormai consolidata e da un Piano di Sviluppo vigente che è ancora valido nelle linee generali, in relazione alla prevedibile crescita della domanda di traffico e ad altre necessità rilevate, in modo da poter costituire – una volta completato l'iter autorizzativo – un punto di riferimento certo per tutti gli stakeholder coinvolti.

Il Masterplan (o Piano di Sviluppo) aeroportuale rappresenta l'unico strumento di previsione, pianificazione e programmazione degli interventi di sviluppo di un aeroporto riconosciuto dalla normativa vigente ed è propedeutico alla realizzazione delle opere realizzate all'interno dei sedimi aeroportuali di proprietà dello Stato.

La natura urbanistica dello strumento è dichiarata dal **D.L. 251/95 (convertito in L. 351/95)**, che nell'art. 1, comma 6 stabilisce che l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, costituisce variante agli strumenti urbanistici esistenti ed assorbe la compatibilità urbanistica di tutti gli interventi in esso previsti.

L'aeroporto di Malpensa rientra nel **Piano nazionale degli Aeroporti**, all'interno del quale sono identificati 38 aeroporti di interesse nazionale, scelti sulla base di criteri riconducibili al ruolo strategico, all'ubicazione territoriale, alle dimensioni e alla tipologia del traffico e all'inserimento delle previsioni dei progetti europei della "Rete trans-europea dei trasporti". Tra gli aeroporti di interesse nazionale, viene riconosciuta una particolare rilevanza strategica a 12 di essi, tra i quali sono stati individuati tre *gate* internazionali: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia.

Via Isonzo, 1 – Ponte Vecchio di Magenta – 20013 – Magenta (MI)

Pec: parco.ticino@pec.regione.lombardia.it Tel.: 02-97210.213 e.mail: urbanistica@parcoticino.it

Nel **Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti** (PRMT) di Regione Lombardia l'aeroporto di Malpensa è presente nell'obiettivo: *"Migliorare i collegamenti della Lombardia su scala nazionale e internazionale: rete primaria"*, attraverso la strategia: *"Supportare il potenziamento del sistema aeroportuale lombardo, favorendo lo sviluppo di Malpensa come aeroporto di riferimento per il nord Italia"*.

Il Masterplan dell'aeroporto di Malpensa vigente è quello prodotto nel 1985 ("**Malpensa 2000 – Piano Regolatore Generale**"). Tale strumento stimava per il 2005 un traffico complessivo del sistema aeroportuale milanese (Malpensa + Linate) pari a 21 milioni di passeggeri/anno, 225.000 t di merce e 165.000 movimenti di aeromobili.

Tale piano fu approvato ed autorizzato nel giugno del 1986 dal Ministero dei Trasporti su parere favorevole del Consiglio Regionale della Lombardia, che aveva svolto una autonoma procedura di valutazione di impatto, anche in assenza di norme in materia.

A seguito del mutato assetto trasportistico e del nuovo ruolo assunto dall'aeroporto di Malpensa, nel 1999 il Masterplan Malpensa 2000 viene assoggettato alla procedura di VIA Nazionale. La procedura intrapresa si è conclusa, non avendo trovato il consenso dei Ministeri competenti, con l'emanazione del DPCM del 13 dicembre 1999 "Conferma del trasferimento programmato dei voli da Linate a Malpensa", a norma dell'art.6, comma 5, della L. 8 luglio 1986, n.349 autorizzando il trasferimento dei voli all'aeroporto di Malpensa, così come concordato con la Comunità Europea.

L'approvazione del Masterplan 2035 è dichiarata necessaria al fine di dotare lo scalo di Malpensa di uno **strumento di pianificazione strategica** moderno e coerente con le indicazioni normative vigenti (LN 351/95) e regolamentarie ("Linee Guida per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale", emanate da ENAC nel 2001) emanate successivamente al Piano di sviluppo attualmente vigente e risalente sostanzialmente al 1985.

Le carenze dell'esistente strumento di pianificazione dell'aeroporto riguardano in particolar modo le aree di sosta aeromobili e le strutture destinate al servizio del traffico merci, per le quali si erano individuate in passato prospettive di sviluppo limitate e sicuramente inferiori all'evoluzione effettivamente registrata a Malpensa nel corso degli anni.

Il nuovo Masterplan, quindi, è stato sviluppato tenendo conto delle seguenti **principali linee di indirizzo**:

- individuare l'ottimale assetto funzionale/distributivo delle attività insistenti sul "lato terra" e sul "lato aria" dell'aeroporto, puntando ad un **uso sempre più razionale, efficace ed efficiente delle strutture e degli spazi già disponibili**;
- garantire all'interno del sedime aeroportuale esistente **lo sviluppo delle attività operative correlate al traffico passeggeri**, riprendendo ed attuando secondo le effettive necessità le indicazioni di intervento già contenute nel vigente Piano di Sviluppo;
- **ridurre quanto più possibile l'utilizzo di aree esterne al sedime, limitandosi a quanto necessario per fronteggiare la prevista futura crescita del traffico merci**, attraverso la realizzazione di un nuovo piazzale per la sosta degli aeromobili (elemento urgente e indispensabile visto il forte sviluppo previsto su Malpensa per i "courier" e l'attivazione di nuovi segmenti di mercato quali i voli specificamente dedicati all'attività di "e-commerce") e di alcuni edifici destinati all'allestimento e al disallestimento dei carichi, opportunamente collegati alla viabilità di accesso stradale e alle infrastrutture air-side;
- **individuare soluzioni che, pur adeguate a fronteggiare le esigenze di sviluppo espresse dallo scalo, tengano in debita considerazione anche la necessità di limitare quanto più possibile le diverse forme di impatto sul territorio circostante** (oltre al già citato aspetto del consumo di suolo esterno ai limiti del sedime attuale, anche per quanto riguarda altri fondamentali aspetti quali il disturbo da rumore, l'inquinamento atmosferico, le ricadute sul sistema idrico, ecc.);
- **prevedere interventi mirati di ampliamento e riqualifica dei due terminal passeggeri** finalizzati ad incrementare la capacità dei diversi sottosistemi funzionali in ciascuna fase di masterplan e adeguati a gestire i volumi di traffico attesi.

Le proposte di intervento del Masterplan 2035 si basano su **nuove previsioni di traffico che tengono in considerazione i dati registrati nell'aeroporto fino al 2018** ed analizzano puntualmente gli scenari di riferimento che con maggiore probabilità potranno caratterizzare l'aeroporto di Malpensa nel medio-lungo periodo.

Il nuovo Masterplan di Malpensa individua cinque differenti macro-destinazioni d'uso delle aree interne al perimetro dell'aeroporto:

- aree destinate alle infrastrutture air-side,
- aree destinate ai terminal passeggeri,
- aree destinate all'attività cargo,
- aree destinate ai sistemi di accesso e ai parcheggi auto,
- aree destinate ad altre funzioni tecniche e di supporto all'attività aeroportuale,

a queste funzioni principali si aggiungono alcune porzioni di terreno interne al sedime che, per la loro posizione e conformazione o per specifiche scelte strategiche, continueranno a rimanere anche in futuro sostanzialmente inutilizzate

Gli interventi previsti dal Masterplan 2035 sono di seguito elencati

1. TERMINAL

- 1.01 - T1 - PRIMA FASE AMPLIAMENTO (T1 XL)
- 1.02 - T1 - QUARTO SATELLITE
- 1.03 - T1 - RIQUALIFICA SATELLITE SUD
- 1.04 - T2 - PRIMA FASE SVILUPPO AREA PARTENZE E RIQUALIFICA AMBIENCE ESISTENTE
- 1.05 - T2 - AMPLIAMENTO GATE EST E NUOVI UFFICI
- 1.06 - T1 - RIQUALIFICA INVOLUCRO SATELLITE CENTRO E SUD
- 1.07 - T1 - COLLEGAMENTO PEDONALE AL 4° SAT.
- 1.08 - T1 - ULTERIORE SVILUPPO A NORD
- 1.09 - T1- PIER SUD
- 1.10 - T2 - SVILUPPO EDIFICIO ARRIVI
- 1.11 - T2 - AVANZAMENTO FACCIATA LANDSIDE

2. EDIFICI VARI

- 2.01 - AREA SVILUPPO OFFICINE E DEPOSITO MEZZI
- 2.02 - HANGAR VELIVOLI AVIAZIONE GENERALE
- 2.03 - HANGAR ENTI DI STATO
- 2.04 - NUOVI UFFICI PRESSO HANGAR MANUT. AA/MM
- 2.05 - AREE LOGISTICHE IMPRESE DI COSTRUZIONE
- 2.06 - RISTRUTTURAZIONE EDIFICIO EX MERCI A NORD
- 2.07 - HANGAR MANUTENZIONE AEROMOBILI (1° LOTTO)
- 2.08 - EDIFICI LANDSIDE DI SUPPORTO E UFFICI (1° LOTTO)
- 2.09 - EDIFICIO LANDSIDE DI SUPPORTO
- 2.10 - HANGAR MANUTENZIONE AEROMOBILI (2°LOTTO)
- 2.11 - AMPLIAMENTO SIMULATORE DI VOLO ANSETT
- 2.12 - EDIFICI LANDSIDE DI SUPPORTO E UFFICI (2°LOTTO)
- 2.13 - RICOLLOCAZIONE ISOLA ECOLOGICA
- 2.14 - AIRPORT CITY - SMART MOBILITY AREA
- 2.17 - CENTRALIZZAZIONE PRODUZIONE ACQUA REFRIGERATA T2
- 2.18 - EDIFICIO DI SERVIZIO E RICOVERO MEZZI HANDLERS
- 2.19 - AIRPORT CITY - HOTEL, OFFICE PARK, ECC
- 2.20 - HEADQUARTER SEA
- 2.21 - AMPLIAMENTO HOTEL MOXI
- 2.22 - AIRPORT DOG RESORT
- 2.23 - EDIFICI DI SUPPORTO LANDSIDE CARGO (MODULO 1)
- 2.24 - EDIFICI DI SUPPORTO LANDSIDE CARGO (MODULO 2)
- 2.25 - EDIFICIO DI SUPPORTO LANDSIDE CARGO (MODULO 3)
- 2.26 - NUOVO SERBATOIO DEPOSITO CARBURANTE

3. INFRASTRUTTURE DI VOLO

- 3.01 - NUOVO PIAZZALE CARGO (1°LOTTO)
- 3.02 - NUOVO PIAZZALE CARGO (2° LOTTO)
- 3.04 - PIAZZALE MANUTENZIONE AA/MM NORD-EST

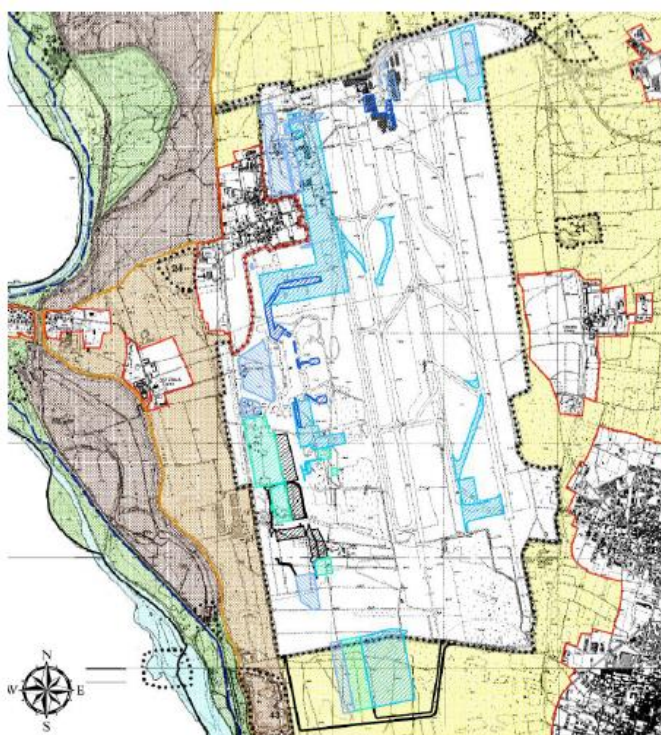
- 3.05 - NUOVO PIAZZALE NORD-OVEST (INCLUSA AREA ENTI)
- 3.06 - RADDOPPIO TAXIWAY CA
- 3.07 - NUOVA RAPID EXIT TAXIWAY 1 (verso ovest)
- 3.08 - SISTEMAZIONE AREA PIAZZALE 4° SATELLITE
- 3.09 - NUOVA RAPID EXIT TAXIWAY DA NORD
- 3.11 - RIQUALIFICA PISTA 17R/35L
- 3.12 - MODIFICA TAXIWAY CB
- 3.13 - NUOVA RAPID EXIT TAXIWAY 2 (verso nord)
- 3.14 - NUOVA AREA DE-ICING INTERPISTA
- 3.15 - SISTEMAZIONE AREA PIAZZALE SUD
- 3.16 - NUOVA PIAZZOLA PROVA MOTORI E RACCORDO

4. AREA MERCI E SERVIZI AEROPORTUALI

- 4.01 - MAGAZZINI CARGO "DI PRIMA LINEA" (MODULO 1)
- 4.02 - MAGAZZINI CARGO "DI PRIMA LINEA" (MODULO 2)
- 4.03 - MAGAZZINI CARGO "DI PRIMA LINEA" (MODULO 3)
- 4.07 - SVILUPPO MAGAZZINI CARGO SECONDA LINEA (1°Lotto)
- 4.08 - CENTRO SERVIZI CARGO
- 4.09 - MAGAZZINO CARGO PRIMA LINEA NORD
- 4.10 - SVILUPPO MAGAZZINI CARGO SECONDA LINEA (2°Lotto)
- 4.11 - MAGAZZINO CARGO PRIMA LINEA SUD
- 4.12 - EDIFICIO MERCI DHL (In corso di realizzazione)
- 4.13 - MAGAZZINO CARGO PRIMA LINEA CENTRO

5. PARCHEGGI - VIABILITA'

- 5.01 - MODIFICA STRADA PERIMETRALE A SUD
- 5.02 - MODIFICA TRACCIATO SP 14
- 5.03 - MODIFICA RECINZIONE DOGANALE A SUD
- 5.04 - NUOVO PARCHEGGIO OPERATORI PRESSO T1 E FAST PARK
- 5.05 - NUOVA ROTATORIA E VIABILITA' DI SERVIZIO IN AREA CARGO
- 5.06 - AMPLIAMENTO PARCHEGGIO SOSTA LUNGA P1 E FAST PARK
- 5.07 - AMPLIAMENTO PARCHEGGIO CARGO
- 5.09 - NUOVO VARCO DOGANALE AREA NORD-OVEST
- 5.10 - NUOVE AREE SOSTA BUS G.T.
- 5.12 - NUOVO PARCHEGGIO ACCUMULO AUTONOLO
- 5.13 - PROLUNGAMENTO LINEA FERROVIARIA (opera non oggetto del presente masterplan)
- 5.15 - VARCO DOGANALE AREA CARGO
- 5.16 - VARCO DOGANALE AREA HANGAR NORD-EST
- 5.18 - NUOVA AREA SOSTA BUS PRESSO TERMINAL 2



Esaminata la documentazione di progetto e i contenuti dello studio di impatto ambientale e dello studio di incidenza, si partecipano le seguenti osservazioni.

Osservazioni allo studio di impatto ambientale

Quadro pianificatorio

- **verifica di assoggettabilità alla VAS del Piano aeroportuale**

Il Masterplan Malpensa viene definito, nella stessa relazione generale presentata dal Proponente, **l'unico strumento di previsione, pianificazione e programmazione degli interventi di sviluppo di un aeroporto** riconosciuto dalla normativa vigente ed è propedeutico alla realizzazione delle opere realizzate all'interno dei sedimi aeroportuali di proprietà dello Stato. Nello stesso documento si ribadisce in più punti la natura urbanistica del Piano stesso.

Con riferimento alla normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Impatto ambientale, si richiama l'art. 6 del Dlgs 152/2006 che così recita:

*- viene effettuata una valutazione (ndr. Ambientale Strategica) per tutti i piani e i programmi:
a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;*

Il successivo art. 3 ter così recita:

3-ter. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o dal Piano di sviluppo aeroportuale. Qualora il Piano regolatore aeroportuale, il Piano di sviluppo aeroportuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento. (comma così modificato dall'art. 50, comma 1, decreto-legge n. 76 del 2020)

Con riferimento al Masterplan in oggetto, si richiede pertanto di dare riscontro al rispetto delle previsioni normative sopra richiamate, che comunque presuppongono in linea generale, l'assoggettabilità del piano di sviluppo aeroportuale a procedura VAS, quale procedura autonoma, preliminare alla VIA, o integrata nella procedura VIA stessa. In alternativa si forniscano le motivazioni adeguatamente argomentate, circa la non assoggettabilità a VAS di tale specifico Piano.

- **Verifica del quadro prescrittivo derivante dal DPCM 13 dicembre 1999**

Rispetto al Masterplan vigente e alla precedente procedura VIA, il **DPCM 13 dicembre 1999** comprendeva un allegato in cui era definito un quadro prescrittivo in relazione ad una serie di interventi di mitigazione e monitoraggio.

Non è chiaro all'interno degli elaborati di progetto l'esito della verifica dell'ottemperanza di tali prescrizioni. In relazione generale si fa riferimento alla volontà del Proponente di dar riscontro allo stato di attuazione delle ottemperanze prima di procedere a nuovi procedimenti di valutazione di impatto ambientale di nuove proposte. Si legge anche che *"Detta attività è stata eseguita da parte del Proponente anche in questo caso ma il quadro che né emerso è caratterizzato da una forte disomogeneità di casistiche in quanto il DPCM di*

cui sopra non delineava né un quadro ordinato delle modalità con le quali dovevano essere svolte le ottemperanze né i soggetti che dovevano darne conto (operazione ad oggi presente nei pareri di compatibilità di ultima generazione). Ciò non ha consentito al Proponente di procedere con sistematicità all'ottemperamento delle indicazioni del DPCM di compatibilità ambientale, se non per alcune azioni eseguite e comunicate agli Enti.

Si segnala inoltre al riguardo che il lavoro eseguito in via propedeutica al presente SIA ha messo in evidenza in modo ineludibile la datazione delle osservazioni presenti nel DPCM e molte di queste risultano non attuali e, a volte, non coerenti con le esigenze odierne e/o con gli strumenti di gestione vigenti."

Nel SIA si afferma "...Alla luce di ciò, considerando che il nuovo MP2035 ripropone e modula in modo complessivo l'intera proposta progettuale si ritiene che le elaborazioni svolte in relazione al presente Masterplan e relativo SIA, di fatto, superano e sostituiscono quanto precedentemente previsto e come tali le azioni del Masterplan 2035 sono da assumere a riferimento per lo stato di fatto e per gli sviluppi futuri."

Non si condivide tale affermazione in quanto solo il corretto recepimento delle misure previste dal DPCM 1999 legittimerebbe lo stato attuale di sviluppo dell'aeroporto e il nuovo Masterplan dovrebbe proprio partire da tale verifica, facendo piuttosto proprie le eventuali misure di mitigazione e monitoraggio non completamente attuate.

Rispetto a tale verifica e al quadro prescrittivo a cui si fa riferimento, si ritiene necessario che siano forniti adeguati approfondimenti e che **non si possa prescindere dal verificare lo stato di attuazione di quelle misure di mitigazione e monitoraggio a cui è stato subordinato lo sviluppo dell'aeroporto.**

- **Disamina della coerenza del Piano rispetto agli strumenti di pianificazione delle aree protette e alle previsioni di rete ecologica ai diversi livelli di pianificazione**

Nella relazione generale al cap. 4 "Inquadramento urbanistico" e nello studio di impatto al cap. "Quadro pianificatorio di intervento", tra gli strumenti di pianificazione sovralocale non viene né citato né esaminato in una sezione specifica in termini di coerenza, il Piano Territoriale di coordinamento del Parco del Ticino, né il Piano d'area del Parco piemontese della valle del Ticino, quali strumenti di tutela delle principali aree protette interferite dal Masterplan. Il PTC del Parco lombardo viene presentato in termini di azzonamento, ma non in riferimento alle sue specifiche previsioni normative, e citato indirettamente laddove si richiamano le previsioni del PGT comunali e del PTCP di Varese, addirittura facendo riferimento ancora al previgente PTC nel paragrafo relativo al Piano Territoriale d'area Malpensa (LR 10/99). Trattandosi del principale strumento di pianificazione, avente effetti di piano paesistico, vigente sul territorio, lo stesso deve essere oggetto di una trattazione ad hoc per verificare la coerenza del Masterplan con lo stesso e con gli altri strumenti attuativi del PTC (Regolamenti e Piani di Settore).

Viene inoltre citato il Piano territoriale d'area Malpensa (LR 10/99), come strumento prevalente rispetto al PTC del Parco del Ticino e rispetto ai PGT comunali, ma ormai non più vigente.

Rispetto al quadro programmatico si ritiene quindi necessario integrare la trattazione con la disamina delle previsioni del PTC del Parco naturale del Ticino (DCR 919/2003) e del Parco regionale (DGR 5983/2001) con riferimento agli obiettivi di tutela vigenti e a quanto previsto dall'art. 25 bis, pur facente riferimento al Piano d'area ormai scaduto, nonché verificando quanto previsto dai Piani di settore e Regolamenti vigenti.

Per quanto concerne gli strumenti di tutela occorre inoltre integrare il SIA con le previsioni del Piano d'area del Parco piemontese del Ticino e, almeno a livello pianificatorio, con i riferimenti ai Piani di gestione dei Siti natura 2000 interferiti e con le previsioni di rete ecologica ai diversi livelli.

- **Prevalenza delle previsioni progettuali rispetto agli strumenti di pianificazione del Parco**

L'affermazione riportata nel SIA in base a cui "le previsioni del PTCP di Varese, concernenti la realizzazione, il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità, abbiano efficacia prescrittiva e prevalente sulle disposizioni dei piani territoriali di coordinamento dei parchi regionali", se da ritenersi eventualmente valida per le previsioni infrastrutturali inserite nel PTCP stesso, non può essere assunta come criterio generale anche per nuove opere, peraltro non espressamente previste a livello provinciale.

E, allo stesso modo, non si può condividere la successiva affermazione "in conseguenza è possibile ritenere valido che quanto disposto dalle NdA del PTC di Varese (art. 10 - concorrere alla realizzazione delle politiche di sviluppo del sistema aeroportuale), abbia efficacia prevalente sul PTC del Parco lombardo Valle del Ticino", laddove qui non si discute di un obiettivo generale, quanto piuttosto di un progetto su cui la stessa Provincia è chiamata ad esprimersi sulla sostenibilità e compatibilità ambientale.

Non ritenendo condivisibili, fatte salve interpretazioni diverse da parte della Provincia competente, le affermazioni sopra contestate, occorre altresì dar conto del rispetto di quanto previsto dall'art. 20 c. 4 della LR 12/2005 laddove si prevede che "Le previsioni del PTR concernenti ... la realizzazione di prioritarie infrastrutture e di interventi di potenziamento ed adeguamento delle linee di comunicazione e del sistema della mobilità, nonché inerenti all'individuazione dei principali poli di sviluppo regionale e delle zone di preservazione e salvaguardia ambientale, espressamente qualificate quali obiettivi prioritari di interesse regionale o sovraregionale, prevalgono sulle disposizioni dei piani territoriali di coordinamento dei parchi regionali di cui alla l.r. 86/1983, non costituenti parchi naturali o aree naturali protette secondo la vigente legislazione."

- **Verifica di coerenza del Masterplan con gli obiettivi del Programma MAB Unesco – Riserva della Biosfera Ticino Val Grande Verbano**

Si rammenta inoltre che l'intero sedime aeroportuale, e il relativo ambito di influenza, **ricadono, oltre che in area protetta ai sensi della LR 86/83, all'interno della Riserva della Biosfera Ticino Val Grande Verbano** (quale estensione della Riserva MAB Valle del Ticino). All'interno di un territorio che vanta questo importante riconoscimento dell'Unesco, l'Ente gestore è tenuto, in linea con le finalità del Programma MAB, ad orientare la definizione di scelte progettuali che vadano ad incidere sul proprio territorio, verso **obiettivi di sostenibilità ambientale, di tutela del territorio e delle comunità locali, di conservazione dell'integrità degli ecosistemi e della qualità dei paesaggi**.

Pertanto le previsioni di sviluppo aeroportuale dovranno dimostrare la loro coerenza anche con gli obiettivi del Programma MAB Unesco e con i motivi istitutivi della Riserva stessa, senza pregiudicare i presupposti di tale riconoscimento.

Quadro progettuale

- **Aggiornamento scenari di crescita e stime di traffico**

In premessa, il SIA precisa, come del resto noto, che il trasporto aereo è stato particolarmente colpito a causa delle restrizioni ai movimenti di persone tra i diversi Paesi, oltre che per le restrizioni determinate dalle misure di prevenzione dei contagi negli aeroporti e a bordo degli aerei, conseguenti all'emergenza sanitaria da Covid 19, ancora in essere e di cui sono altamente incerti i tempi di risoluzione. Nello stesso tempo, si afferma che "non è ancora possibile elaborare affidabili ipotesi sull'andamento nel breve-medio periodo del traffico aereo. È comunque opinione diffusa tra gli operatori (produttori di aeromobili, compagnie aeree, gestori aeroportuali) che per il ritorno ai dati pre-COVID-19 saranno necessari circa 3 anni e che dal 2023 potrebbero quindi riprendere i tassi di crescita del settore ipotizzati in precedenza".

A fronte di questa situazione di generale incertezza, rispetto alle **stime e previsioni di crescita del traffico aeroportuale** si ritiene in linea generale, che le stesse debbano essere riviste e riaggornate, a partire da dati recenti e alla luce degli attuali andamenti di traffico, in quanto, come peraltro già riconosciuto, l'emergenza sanitaria Covid19 inevitabilmente avrà ripercussioni sugli scenari inizialmente prospettati e oggetto dello studio di impatto ambientale presentato. Se l'emergenza sanitaria non può mettere in discussione gli obiettivi di sviluppo e di crescita dell'aeroporto, i tempi e le modalità ne sono stati e potranno essere fortemente influenzati. Ciò richiede inevitabilmente un approfondimento di merito sia a livello di scenario che di ricadute ambientali. Come affermato nella relazione di Piano, per un periodo di media-lunga durata, come nel caso in oggetto, è necessaria una **previsione supportata da elementi che siano quanto più possibile affidabili e rappresentativi della specifica realtà di Malpensa, poiché le valutazioni riguardanti il traffico costituiscono il principale elemento di riferimento per i dimensionamenti delle infrastrutture e per la definizione dei programmi di intervento.**

Le previsioni di traffico sviluppate per il "Contratto di Programma" fanno riferimento ai dati rilevati fino al 2015 e alle previsioni a medio termine elaborate da SEA tenendo in considerazione le specifiche prospettive di sviluppo ipotizzate per il periodo 2016-2020

A ciò si aggiunga, che i dati di traffico sono considerati sino al 2018, mentre nulla viene detto del traffico 2019 che ha visto per alcuni mesi il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa (BRIDGE) e che avrebbe dovuto costituire un banco di prova per verificare l'efficienza e la funzionalità dell'aeroporto oltre che le ricadute ambientali legate ad un incremento dei voli.

- **Dimensionamento area cargo city**

In generale si afferma nel Masterplan che le strutture esistenti afferenti all'area cargo non presentano una capacità complessiva in grado di soddisfare la domanda prevista (traffico annuo di ca 1,2 milioni di tonnellate) e ciò ne renderebbe necessario l'ampliamento.

Il valore di traffico cargo complessivo prevedibile per l'aeroporto di Malpensa viene utilizzato per fornire una stima del fabbisogno di spazio necessario a gestire le future attività cargo, ma nel determinarlo viene utilizzato come parametro un livello di automazione (la capacità annua di movimentazione delle aree cargo per unità di superficie) medio-basso (pagg. 251-252 relazione generale) attorno ai 9/10 tonn/mq a fronte di un livello alto che può raggiungere le 17 tonn/mq.

Si richiede di rivalutare tale parametro, puntando ad un livello di automazione maggiore, così da riverificare e ridimensionare gli spazi necessari per l'ampliamento dell'area cargo.

- **Implementazione analisi alternative per lo Sviluppo area Cargo**

La soluzione "zero" è stata dichiarata non perseguibile poiché le previsioni di traffico riguardanti l'aeroporto evidenziano delle potenzialità di sensibile incremento sia per quanto riguarda la componente passeggeri che per il settore cargo e le infrastrutture attuali non presentano capacità sufficienti a garantire un adeguato servizio della domanda di trasporto aereo espressa dal territorio di riferimento, mantenendo comunque degli standard operativi accettabili.

Le **possibili soluzioni di sviluppo del settore cargo** sono state analizzate con particolare attenzione poiché, a differenza di altri sottosistemi dell'aeroporto, richiedono aree di espansione abbastanza significative e conseguenti possibili impatti sul territorio.

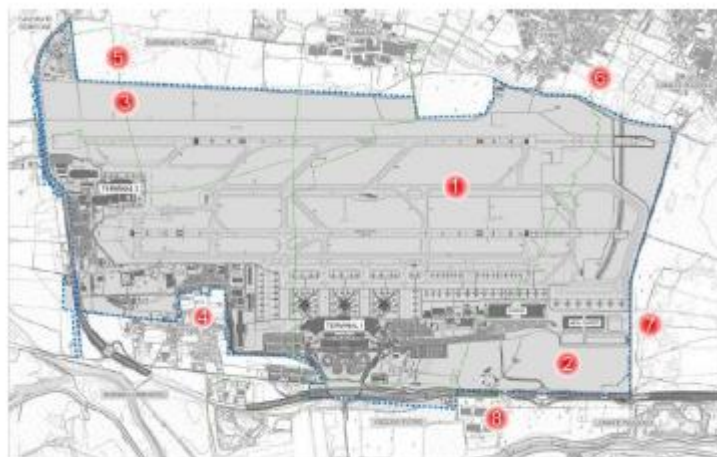


Figura 181 - Possibili alternative di sviluppo per le strutture cargo

Oltre all'ipotesi di "alternativa zero", per la realizzazione di una nuova area destinata al servizio del traffico merci si sono pertanto prese in considerazione numerose possibili ipotesi, riguardanti sia aree interne agli attuali confini del sedime, sia aree esterne limitrofe all'aeroporto.

Per ognuna di tali ipotesi si sono determinati vari parametri di valutazione, giungendo così ad individuare la soluzione caratterizzata dal miglior bilancio tra i diversi aspetti considerati (elementi funzionali, operativi, economici, ambientali, ecc.).

All'interno del perimetro aeroportuale attuale sono presenti alcune aree libere con una superficie di almeno 50 ha, che meritano di essere considerate per la valutazione di eventuali interventi di sviluppo delle funzioni cargo.

In particolare, si segnalano:

- 1) area compresa tra le due piste di volo, in corrispondenza dell'attuale taxiway "C";
- 2) area da ovest adiacente al tracciato della S.S. 336 ove è presente la strada di accesso a "Cargo City";
- 3) area compresa tra la pista 17L/35R e il confine est del sedime

In particolare per la **soluzione 2)** si afferma che perseguire tale opzione richiederebbe la realizzazione di forme di collegamento abbastanza complesse con gli esistenti piazzali di sosta aeromobili, che si troverebbero al di là degli attuali edifici cargo, ma soprattutto 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.**

Sulla base delle valutazioni preliminari condotte, l'eventuale scelta di una di queste tre soluzioni "interne" non è apparsa perseguibile e si è pertanto proceduto ad esaminare le ipotesi di intervento che richiedono l'utilizzo di aree esterne al sedime.

In questo caso sono state individuate le seguenti ipotetiche soluzioni:

- 4) area nord-ovest del sedime attuale, con conglobamento di parte della frazione di Case Nuove (Comune di Somma Lombardo);
- 5) area a nord-est del sedime adiacente al deposito carburanti (Comuni di Casorate Sempione e Cardano al Campo);
- 6) area a sud-est del sedime (Comuni di Ferno e di Lonate Pozzolo);
- 7) area a sud del sedime, in prosecuzione delle strutture di Cargo City esistenti (Comune di Lonate Pozzolo);
- 8) area a sud-ovest del sedime attuale, oltre la S.S. 336 (Comuni di Vizzola Ticino e Lonate Pozzolo).

Non sono state considerate proponibili eventuali ipotesi di sviluppo che interessino le aree limitrofe al sedime attuale poste a nord e a sud delle piste, per evidenti incompatibilità con le operazioni di atterraggio e decollo effettuate su queste infrastrutture.

Di tutte le soluzioni inizialmente valutate, sono state poi analizzate solo tre soluzioni localizzative alternative per l'ampliamento dell'area Cargo city: Area Case Nuove; Area compresa tra S.S. 336 e fiume Ticino; Area a sud, per ciascuna delle quali sono stati approfonditi i seguenti principali elementi di valutazione:

	Ipotesi 1. Case Nuove	Ipotesi 2. Ticino	Ipotesi 3. Sud
Processo di acquisizione dei terreni esterni	complesso	medio	semplice
Presenza di attività residenziali o produttive	si	praticamente no	no
Necessità di trasferimento di funzioni interne del sedime	elevata	limitata	nessuna
Dimensione complessiva dell'area di sviluppo	adeguata	non ottimale	adeguata
Possibilità di connessione con esistenti infrastrutture air-side	buona	problematica	buona
Dimensione del nuovo piazzale di sosta aa/mm	adeguata	non ottimale	adeguata
Dimensione dell'area di sviluppo dei fabbricati	adeguata	adeguata	adeguata
Dimensione dell'area di sviluppo funzioni complementari	elevata	bassa	media
Necessità di intervento sulla rete stradale esterna al sedime	media	media	alta (deviazione S.P. 14)
Necessità di intervento sulla rete stradale interna al sedime	bassa	elevata	bassa
Interrelazione con gli altri sottosistemi dell'aeroporto	media	bassa	buona
Vicinanza alle strutture esistenti di Cargo City	no	no	si
Possibilità di realizzazione per fasi	si	no	si
Funzionalità e sicurezza operativa	media	bassa	elevata
Tempi di completamento dell'intervento	elevati (10-15 anni)	medi (8-10 anni)	bassi (5-6 anni)
Costi di realizzazione delle opere	molto elevati (370 M euro)	elevati (280 M euro)	medi (130 M euro)

Da una preliminare analisi di tali criteri emerge subito come gli stessi siano più orientati verso la componente economica e operativa/gestionale, mentre trascurino in maniera sostanziale la componente ambientale. Infatti le conclusioni del confronto tra le tre soluzioni, propendono per la terza soluzione in quanto *"garantisce ottimali livelli di funzionalità operativa e comporta minori problematiche e costi"*. Nulla si dice rispetto agli impatti ambientali di tale soluzione.

- Si ritiene quindi necessario che tra i parametri di valutazione siano inseriti, in maniera bilanciata, anche parametri di carattere ambientale (es. sup. di ambienti naturali pregiudicati e loro valore ecologico – ambientale, consumo di suolo, disturbo sulle componenti ambientali circostanti, perdita di servizi eco sistemici, livello di frammentazione ecologica...) che permettano una valutazione complessiva anche della sostenibilità ambientale delle opzioni considerate.

A tal proposito, quanto riportato nel SIA al cap. 2.2.2 "L'analisi ambientale per la scelta delle alternative per il settore cargo", non risulta corretto e adeguato a fornire valutazioni comparative che diano effettivo conto delle ricadute ambientali delle tre soluzioni esaminate (da integrare con una quarta come successivamente richiesto).

Rispetto agli indicatori ambientali analizzati:

- Emissioni atmosferiche;
- Impatto acustico sui ricettori;
- Occupazione e consumo del suolo;
- Impatto sull'antropizzazione e produzione di rifiuti;
- Interferenza con aree ad elevata naturalità;

Si evidenzia in particolare:

- **Impatto acustico:** è evidente che la soluzione Case Nuove, posta più in prossimità delle aree urbanizzate sia, in maniera relativa, più penalizzata se i ricettori sensibili vengono fatti coincidere con le aree residenziali. Al di là del fatto che occorrerebbe comprendere l'incremento relativo di rumore connesso all'ampliamento dell'area cargo, rispetto al livello di fondo già determinato dalla vicinanza alle piste di atterraggio e decollo. Diverso se si considera una situazione di naturalità dove sicuramente mancano i ricettori residenziali, ma le ricadute acustiche possono essere – data la situazione di "bianco" – molto maggiori in termini di incremento delle emissioni.

- **Occupazione e consumo di suolo:** Le tre ipotesi progettuali in oggetto determinano un'occupazione di suolo, che in termini di superfici, secondo il SIA, può ritenersi confrontabile, in quanto l'intervento previsto è lo stesso. Addirittura si afferma che *"Pertanto, in termini di consumo di suolo non si ritiene migliore un'ipotesi progettuale rispetto alle altre"*. Tale confronto è fuorviante sia perché non tiene conto della qualità – rarità - valore ecologico – qualità dei servizi ecosistemici offerti dei suoli occupati né del fatto che in realtà, se non si considera solo l'area occupata dall'area cargo, la soluzione 3 va a interessare un ambito molto più ampio che, venendo a ricadere, all'interno del sedime aeroportuale, separata e interferita dalla nuova viabilità proposta, è da considerarsi comunque "perso" da un punto di vista funzionale.

- **Impatto sull'antropizzazione e produzione di rifiuti:** il criterio considera la produzione di rifiuti connessa alla demolizione delle strutture esistenti che evidentemente sarà maggiore in un ambito urbanizzato (e quindi già impermeabilizzato) che non in un ambito naturale. Tale parametro è fuorviante, ancorché uno degli obiettivi del Piano dovrebbe essere proprio quello di riutilizzo di aree già antropizzate, in linea con gli obiettivi regionali di riduzione del consumo di suolo, e non di consumo di suolo libero (che per sua natura non crea rifiuto e non necessità di demolizione).

- **Interferenza con aree ad elevata naturalità:** se la valutazione di tale parametro è corretta per l'ipotesi 3, si dissente dal risultato positivo dell'analisi 2 che va comunque ad interferire con ambiti boschivi.

• Da un lato si ritiene quindi che la valutazione delle soluzioni alternative sia stata condotta utilizzando più considerazioni tecnico-operative e economiche che ambientali e dall'altro, che i parametri ambientali considerati nel SIA, per esiguità, parzialità dei criteri utilizzati e per una lettura non adeguata degli impatti, portino a risultati non esaustivi né condivisibili, tanto da considerare la soluzione 3) addirittura come quella migliore da un punto di vista ambientale. **Si ritiene necessario rivedere tale confronto alla luce di un giusto bilanciamento tra fattori economici e ambientali e di una migliore e più esaustiva individuazione dei criteri ambientali.**

Si segnala in particolare la necessità di operare una valutazione anche in termini di **valore e perdita dei servizi ecosistemici**, ritenendo tale valutazione certamente funzionale ad una corretta identificazione dell'impatto di piani e progetti sull'ambiente e sulla società complessivamente intesa, a supporto delle scelte che i decisori pubblici devono svolgere in fase di pianificazione e/o di autorizzazione. Avere ben chiaro **il costo dell'impatto ambientale e il valore dei benefici resi dagli ecosistemi** deve consentire ai policy makers di fare scelte consapevoli, in un'ottica di medio lungo periodo, potendo valutare anche il valore dei danni evitati grazie al mantenimento di servizi ecosistemici capaci di mitigare l'impatto di alcuni cambiamenti, come – ad esempio - quelli climatici e di incrementare la resilienza dei territori, soprattutto grazie alle funzioni di regolazione e di supporto. Tali valutazioni si ritengono necessarie per lo svolgimento di scelte lungimiranti e volte alla realizzazione di obiettivi comuni.

Da considerarsi come parametro di confronto anche il **costo delle opere di compensazione ambientale** che sarebbero richieste, connesse proporzionalmente al valore e alla superficie delle componenti naturali pregiudicate. Tale parametro sarà evidentemente minore andando ad intervenire su ambiti già urbanizzati che non su ambiti di naturalità.

• Inoltre si richiede che **sia inserita tra le soluzioni alternative da valutare nel SIA anche la soluzione 2) interna al sedime**, in quanto la sola motivazione (come riportata nella relazione generale) per cui tale ipotesi verrebbe scartata *perché 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, proprio in un'ottica di lungo periodo non è accettabile, tenuto altresì conto che, allo stato, non vi è alcuna certezza, né previsione ed esigenza di una nuova pista.

Peraltro, come si legge in relazione, *“per quanto riguarda le infrastrutture air-side il nuovo Masterplan conferma le aree di sviluppo già previste dal Piano Regolatore del 1985 e, quindi, durante il periodo di riferimento considerato non verrà modificata la configurazione attuale delle piste di volo, ma la capacità aggiuntiva necessaria per garantire anche nel medio-lungo termine un'adeguata funzionalità del sistema verrà ottenuta attraverso la realizzazione di alcuni interventi sulle taxi way”*. Da ciò sembrerebbe che gli stessi interventi previsti in questo Piano potrebbero soddisfare le esigenze anche di lungo periodo, rendendo ancora meno “strategica” la salvaguardia dell'area di un'eventuale “terza pista”.

Condizionare lo sviluppo attuale dell'aeroporto a previsioni di cui non si ha alcuna garanzia di realizzazione, andando invece – nell'ipotesi di ampliamento a sud dell'aeroporto – ad ampliare il sedime aeroportuale includendo nuove aree naturali, non si ritiene infatti una soluzione sostenibile da un punto di vista ambientale. Valutare, al contrario, una soluzione localizzativa già interna al sedime aeroportuale e prossima all'area cargo già esistente, si configurerebbe come un'ipotesi sicuramente a minor impatto ambientale e comunque funzionale allo sviluppo aeroportuale e al soddisfacimento delle richieste dell'attuale Masterplan e riconvertibile (per tipologia di funzioni e insediamenti necessari – costruzioni prefabbricate e pavimentazioni) qualora emergesse la necessità della nuova pista di volo.

Da sottolineare anche che nel SIA, la motivazione per cui viene scartata tale ipotesi 2) viene invece connessa alla necessità di realizzazione di forme di collegamento abbastanza complesse con gli esistenti piazzali di sosta aeromobili, che si troverebbero al di là degli attuali edifici cargo. Anche tale motivazione non è sostenibile, tenuto conto che la soluzione 8 (soluzione Ticino), che viene invece esaminata, presenta problemi analoghi, se non maggiori, di collegamento con le piazzole di sosta esistenti.

Ancora, si evidenzia che lo stesso Masterplan, in quella stessa area 2) interna al sedime – scartata per questioni “strategiche” – prevede comunque l'edificazione di nuovi fabbricati tecnici destinati ad ospitare gli uffici e i depositi delle imprese costruttrici.



Si dichiara addirittura che le opere verranno smantellate qualora, dopo il termine di validità del presente Master Plan, il traffico aeroportuale dovesse richiedere la realizzazione della terza pista di volo.

Non si comprende come la stessa logica, che subordina la “durata” di tale previsione all'eventuale necessità di realizzare la terza pista, non sia quindi applicabile anche alla

soluzione 2. Tenuto altresì conto che prevedere demolizioni di fabbricati esistenti per assolvere a nuove esigenze aeroportuali sopravvenute costituisce già una logica di intervento del presente Masterplan.

- **Riconfigurazione della viabilità per la SP14**

Il nuovo tracciato della SP 14, che si renderà necessario qualora sia verificata la compatibilità ambientale della proposta di ampliamento dell'area cargo a sud dell'attuale sedime aeroportuale, comporterà un'ulteriore frammentazione e consumo di suolo, ampliando l'interferenza già indotta dal nuovo piazzale aeromobili e andando a isolare ulteriormente dal restante contesto anche la superficie che non verrà direttamente interessata dalla proposta di realizzazione dell'area cargo.

Si chiede di valutare, come soluzione alternativa preferibile e a minor impatto, l'interramento della stessa mantenendo il medesimo tracciato dell'esistente o, in seconda battuta, valutare un tracciato stradale più aderente alla futura proposta di area impermeabilizzata

- **Creazione di nuove centralità locali: il Polo polifunzionale e gli spotting point**

Le nuove centralità sono finalizzate a creare delle nuove centralità locali atte a valorizzare gli elementi identitari e, unitamente alla rete sentieristica, ad incrementare la qualità relazionale del territorio.

Il progetto prevede la creazione di un insieme di aree attrezzate, messe a sistema attraverso il circuito ciclopedonale e diversificate sotto il profilo funzionale sulla base dei fattori di specificità offerti dal contesto territoriale e, in particolare, del loro essere localizzate in prossimità di un importante aeroporto.

Dal momento che tale previsione è localizzata nella futura area proposta per l'ampliamento e interesserà quindi un'area oggi esterna al perimetro del sedime aeroportuale, e ricadente in zona G2 di Parco, determinando la sottrazione e perdita di ulteriore "suolo" e di ambienti naturali, oltre a non rilevare la strategicità di tali previsioni, si ritiene necessario che le stesse siano stralciate o, preferibilmente, trovino una diversa collocazione in aree interne al sedime o anche esterne, ma già antropizzate. Tali strutture sono altresì indicate come misure di mitigazione, ma si ritiene che non possano configurarsi come tali, andando ad incrementare la perdita di valori ambientali e risultando quindi più come fonte di impatto che come apporto positivo sul territorio.

Si richiede quindi una disamina delle possibili soluzioni localizzative alternative o lo stralcio di tali previsioni, che né si configurano come mitigazioni ambientali né rispondono ad esigenze del territorio. Allo stesso modo, per le medesime motivazioni, si richiede un'attenta valutazione della proposta di implementazione della rete sentieristica.

- **Aree a parcheggio**

Complessivamente, allo stato, i posti auto disponibili all'interno del sedime (sosta breve e lunga), parte a raso e parte in struttura multipiano, sono circa 10.100. È da evidenziare come a questi si aggiunga un notevole numero di parcheggi extra sedime, su aree private e con gestione da parte di Società esterne (come riconosciuto nella stessa relazione generale).

Tale necessità di parcheggi sarà destinata ad aumentare con il futuro sviluppo dell'aeroporto, incrementando le ricadute di questo tipo di attività, che seppur localizzate fuori dal sedime aeroportuale, sono strettamente connesse e a servizio della fruizione dell'aeroporto stesso. Si ritiene quindi opportuno che sia sviluppata una proposta di regolamentazione su area vasta di tale servizio, fatta salva la disamina delle motivazioni a giustificazione dell'insorgere di tali attività extra sedime (non trovando piena soddisfazione nella disponibilità aeroportuale) e l'individuazione di un'offerta di posti auto adeguata alle previsioni di utenza e a costi concorrenziali. Ciò a prescindere evidentemente dalla necessità di incrementare comunque gli spostamenti da e per l'aeroporto attraverso forme di trasporto pubblico.

- **Valutazioni riguardanti le SS336 e SS336dir**

La capacità dimensionale della SS336 e SS336dir è stata valutata nello scenario di progetto. Due sono le situazioni analizzate:

- la prima considera lo scenario futuro al 2035, con domanda stimata al 2035 assegnata sulla rete futura potenziata dalla realizzazione di 3 infrastrutture di progetto:
 - Tangenziale di Somma Lombardo
 - Collegamento Besnate-Malpensa
 - Variante alla SS341 Gallaratese
- la seconda rappresenta lo scenario 2035 «do nothing», con domanda stimata al 2035 assegnata al grafo di rete futuro (comprendente gli interventi previsti nell'area dell'aeroporto), che non comprende le nuove infrastrutture suddette.

Nello scenario "do nothing", lungo l'asta della SS 336 si osserva un incremento dei flussi che per tutta la tratta compresa tra l'uscita dell'autostrada A4 e il Terminal 1 con valori compresi tra i 2.000 e gli oltre 3.000 veic/h.

La realizzazione delle nuove infrastrutture stradali ha essenzialmente i seguenti effetti:

I nuovi collegamenti a nord della SS336, ossia la Tangenziale di Somma L. e il collegamento Besnate-Malpensa scaricano il ramo della SS336 di Somma Lombardo, in quanto garantiscono nuovi collegamenti veloci fra i territori a nord della SS336 e gli svincoli di Casorate S., Cardano al C. e Gallarate

- Il Collegamento Besnate-Malpensa assorbe anche parte del traffico che gravita su Gallarate, altrimenti insistente su SS33 e SS341
- La Variante alla SS341 Gallaratese acquisisce parte del traffico di attraversamento della SS336-SS336dir.

Al fine di ridurre la congestione lungo l'asta della SS336 e 336 dir, l'inserimento delle tre infrastrutture viarie analizzate mostra invece un effetto positivo sulla riduzione dei flussi.

Tale scenario risulta però necessariamente subordinato all'effettiva realizzazione di tali infrastrutture, che seguiranno un iter autonomo rispetto a quello in corso, e avranno ulteriori ricadute ambientali da considerare nel quadro complessivo.

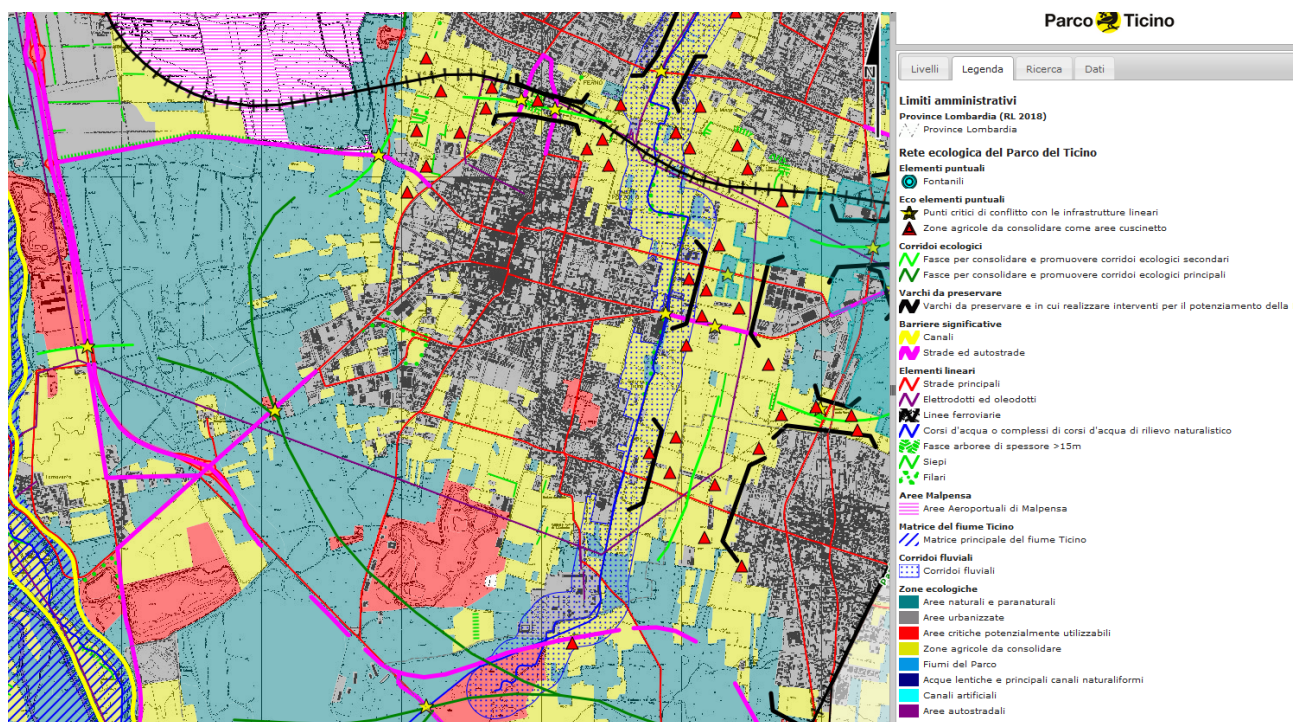
Quadro ambientale

Relativamente agli effetti potenziali del progetto ed alle altre valutazioni ambientali, la caratterizzazione è stata effettuata individuando come area di studio un buffer di 13 km e approfondendo ad un maggior livello di dettaglio l'area a sud dell'aeroporto dove è previsto il progetto di ampliamento della Cargo City, che comporterà un'estensione del perimetro dell'aeroporto per circa 90 ha di superficie. Di tale area, la sua parte più ad ovest (circa 25 ha) resterà utilizzabile per futuri sviluppi infrastrutturali; la parte centrale (circa 39 ha) sarà effettivamente occupata dalla nuova area cargo per la quale si prevede la realizzazione di relativo piazzale di sosta aeromobili, edifici per funzioni di supporto e la viabilità connessa; per la restante parte ad est (circa 26 ha) verrà invece previsto il mantenimento dell'area verde come spazio intra aeroportuale.



Come riportato nel SIA l'area di intervento di fatto interessa un **elemento primario della RER** rientrante nell'Ecoregione Pianura Padana e Oltrepò e marginalmente il corridoio regionale primario a bassa o moderata antropizzazione rappresentato dal fiume Ticino. Il quadro della connettività ecologica appare particolarmente importante, interessando l'asse Lago Maggiore- Valle del Ticino, senz'altro uno dei più importanti elementi di connessione longitudinale della Padania occidentale, che si collega in alto con la Dorsale Verde Nord Milano, altro "corridoio primario" della Rete Ecologica Regionale (RER). Quest'ultima comprende nell'area vasta di riferimento, due importanti biotopi regionali denominati "Boschi e brughiere del pianalto milanese e varesotto", elemento di transizione con il Distretto fitogeografico insubrico, e "Valle del Ticino" che si sviluppa più propriamente nel Distretto Padano, andando a costituire altrettante "Aree prioritarie per la biodiversità", elementi di primo livello della RER.

Come già rilevato nel quadro pianificatorio lo studio non ha preso atto delle previsioni della Rete Ecologica del Parco Lombardo Valle del Ticino e della Rete Ecologica Provinciale che all'area a sud di Malpensa riconoscono un ruolo fondamentale rispetto alla connettività ecologica dell'ambito.



Tale aspetto andrà quindi opportunamente approfondito visto anche che, così come rimarcato anche nello studio ATTIVITÀ DI RICERCA PER GLI ADEMPIMENTI CONSEGUENTI ALLA PROCEDURA DI INFRAZIONE 2012/4096 IN MERITO A SITUAZIONI DI DEGRADO DELLE SPECIE BOSCHIVE DI UN'AREA DEL COMUNE DI SOMMA LOMBARDO (VA) ASCRIVIBILE ALL'ATTIVITÀ DI DECOLLO E ATTERRAGGIO NEL VICINO AEROPORTO DI MALPENSA, commissionato da Regione Lombardia a Éupolis Lombardia, tali ambiti ospitano biotopi non sempre classificati come siti Natura 2000 dove si possono trovare habitat e specie degli allegati I e II della Direttiva Habitat e popolazioni significative o decisamente importanti di specie di uccelli inclusi nell'allegato I della Direttiva Uccelli.

Tali aree sono:

- 02 "Boschi e brughiere del pianalto milanese e varesotto"
- 31 "Valle del Ticino"

In particolare, l'area 02 "Boschi e brughiere del pianalto milanese e varesotto" risulta solo in parte ricompresa in siti Natura 2000 o in aree protette.

Per queste aree, identificate prioritarie per la costituzione della Rete ecologica potenziale lo studio propone le seguenti aree di interesse naturalistico:

- Area di Lonate Pozzolo, Castano Primo e Nosate: l'area è centrata sulle zone umide legate all'impianto di fitodepurazione del Torrente Arno e sulle limitrofe aree naturali, caratterizzate da alcuni nuclei boschivi di medie dimensioni e alcune aree caratterizzate da un mosaico di arbusti, boschi e altri ambienti aperti. Per l'intero sistema della REL, quest'area risulta un elemento importante per la connessione tra le aree più orientali e la Valle del Ticino.
- Area di Cardano al Campo, Casorate Sempione e Somma Lombardo: l'area, situata poco a nord e ad est di Malpensa, include tre nuclei forestali che risultano probabilmente in parte isolati, sebbene la connessione con la Valle del Ticino potrebbe passare attraverso la zona tampone delle aree ecotonali. Sono inclusi, inoltre, gli ambienti aperti localizzati a sud dell'abitato di Somma Lombardo e Casorate Sempione, che potrebbero garantire la connessione di questi ambienti verso nord e verso est.

Come riportato nel SIA il dato che emerge a seguito dell'analisi di area vasta è che i dintorni dell'aeroporto, nonostante la presenza del Parco, risultano intensamente interessati dalle attività antropiche sia industriali sia agricole oltre che da estese aree urbane. Nonostante l'elevato grado di urbanizzazione però tale area costituisce l'esempio più esteso della pianura Padana con preesistenze naturali che si sono preservate senza interventi da parte dell'uomo come è il caso della brughiera che si trova nella porzione sud-orientale dell'aeroporto. Oltre alle brughiere molto rappresentativa è anche la componente arborea boschiva, ma non lo stato qualitativo in quanto appare in genere degradata con presenza diffusa di robinieti e altre specie arboree e arbustive alloctone. L'area a sud dell'aeroporto risulta **più interessante sotto l'aspetto botanico**, caratterizzata da una alta originalità floristico-vegetazionale dovuta alla brughiera che è una formazione tipica dei "pianalti" diluviali più elevati ed antichi oggi profondamente solcati dai corsi fluviali. L'ambito delle brughiere ha un **grande valore ecologico** anche per la ricchissima fauna che ospita, fra cui 230 specie di uccelli rari e tutelati, come il succiacapre e l'averla piccola, due rari rapaci, il biancone e il falco pecchiaiolo, oltre alla ninfa delle torbiere (*Coenonympha oedippus*), la farfalla europea a maggiore rischio di estinzione.

Al fine di garantire un'adeguata tutela dell'ambito sopra descritto, ricadente all'interno degli elementi di primo livello della RER, si chiede di approfondire maggiormente le valutazioni relative agli impatti dell'ampliamento del sedime sulla stessa e sulle altre reti ecologiche di maggiore dettaglio individuate dalla Provincia di Varese e dal Parco del Ticino, con l'obiettivo di garantire la coerenza progettuale agli obiettivi della Rete Ecologica Regionale, individuata come infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale e strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale e quale sito preferenziale per la realizzazione di interventi di riqualificazione e potenziamento della funzionalità ecologica.

Considerato quanto sopra si ribadisce quanto già evidenziato al paragrafo relativo all'analisi delle alternative rispetto al fatto che la scelta di sviluppare l'alternativa 3 determina un eccessivo consumo di suolo, incrementando la frammentazione e minacciando la continuità territoriale in un ambito caratterizzato da habitat ormai divenuti rari e su cui andrebbero incrementate le forme di tutela e non l'ulteriore riduzione.

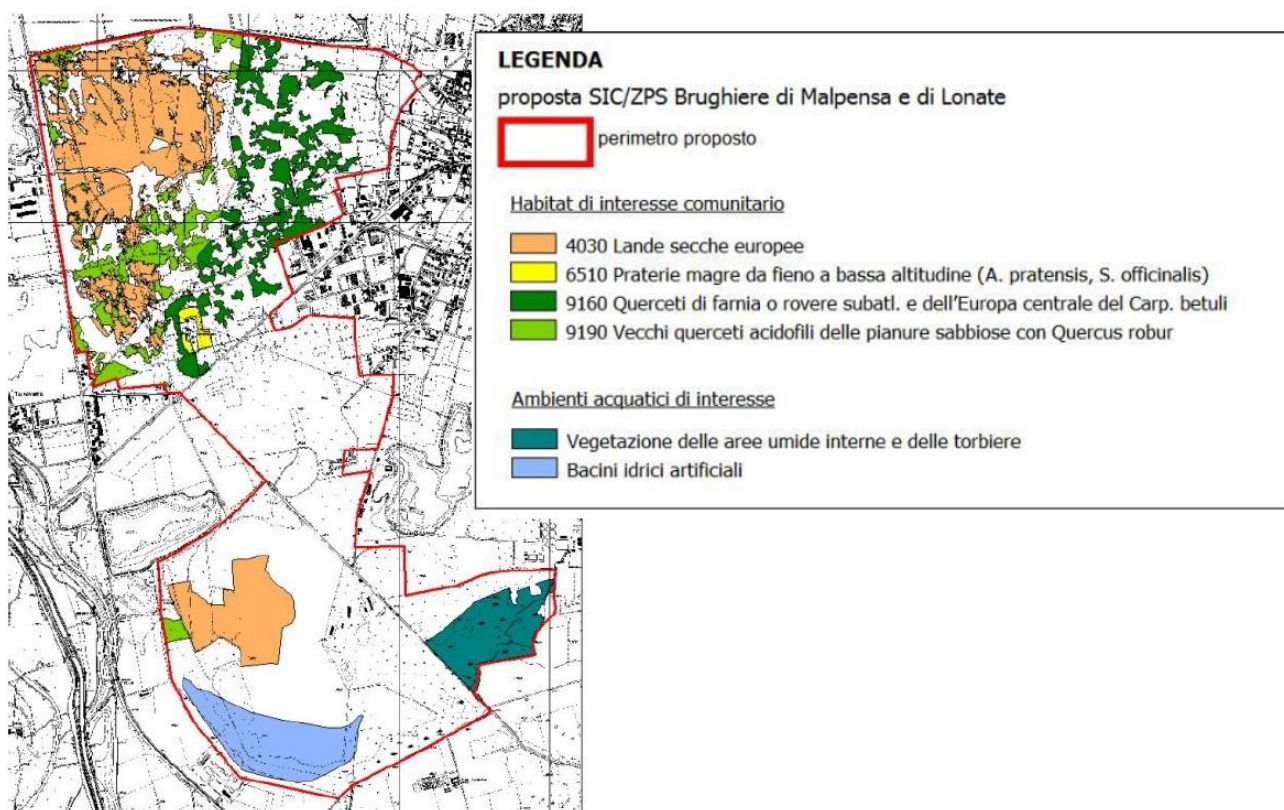
- **Osservazioni allo studio di incidenza**

Il proponente individua l'ambito di studio considerando i siti Natura 2000 presenti all'interno di una circonferenza di raggio pari a 13 km dal centroide del poligono rappresentante l'aeroporto di Milano Malpensa; tali siti sono di seguito elencati.

Tipo	Codice	Nome	Regione di appartenenza	Distanza in km ¹
ZSC/ZPS	IT1150001	Valle del Ticino	Piemonte	3,4
ZSC	IT 1150008	Baraggia di Bellinzago	Piemonte	11,2
ZPS	IT2080301	Boschi del Ticino	Lombardia	2,2
ZSC	IT2010010	Brughiera del Vigano	Lombardia	7,3
ZSC	IT2010011	Paludi di Arsago	Lombardia	7,2
ZSC	IT2010012	Brughiera del Dosso	Lombardia	1,5
ZSC	IT2010013	Ansa di Castelnovate	Lombardia	4,0
ZSC	IT2010014	Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate	Lombardia	4,6

Su tutti viene effettuata la fase di screening arrivando ad escludere possibili interferenze sul sito ZSC IT 1150008 Baraggia di Bellinzago, sui restanti siti si è proceduto con il successivo livello della valutazione appropriata nell'impossibilità di poter ragionevolmente escludere la probabilità che il progetto non potesse produrre effetti significativi. In particolare lo studio si è concentrato sull'incremento della possibilità di un impatto diretto sulla fauna ornitica a seguito di eventi di birdstrike. Per quanto attiene all'esercizio dell'intero aeroporto a seguito della configurazione di progetto che determinerà un incremento del traffico aereo, in fase di esame lo studio determina, per tutti i siti Natura 2000 valutati, un rischio di impatto basso relativo alla riduzione di densità della fauna in seguito alle collisioni tra avifauna e aeromobili; conclude che, in base al giudizio di incidenza non significativa sui siti Natura 2000, è possibile ritenere in maniera oggettiva che il progetto in esame non pregiudicherà il mantenimento dell'integrità dei siti Natura 2000 tenuto conto degli obiettivi e delle misure di conservazione sito-specifiche.

Nessuna menzione viene fatta però rispetto alla richiesta di istituzione del SIC/ZPS "BRUGHIERE DI MALPENSA E DI LONATE" ALL'INTERNO DEL PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO", inviata dal Parco del Ticino a Regione Lombardia in data 25 ottobre 2011, con la quale si richiedeva tale riconoscimento per un ambito pari a 856 ettari collocato a sud dell'aeroporto di Malpensa che comprendeva sia l'area di brughiera a nord della ss336 che gli ambienti ricompresi fra quest'ultima e le vasche di spagliamento del torrente Arno, come da figura sottostante.



Tale richiesta nasceva dalla necessità di tutelare

- 4 habitat di interesse comunitario, tra i quali il 4030 "Lande secche europee", che in quest'area è rappresentato dalle formazioni più estese e meridionali della pianura Padana (occasione unica di monitoraggio degli effetti dei cambiamenti climatici sulle cenosi coinvolte);
- 230 specie ornitiche, 61 delle quali di interesse comunitario, fra cui il Succiacapre, specie di elevata priorità di tutela a livello europeo, che ha in quest'area uno dei siti di importanza internazionale e l'Averla piccola, per la quale questa zona rappresenta il più importante a livello nazionale;
- 14 Falconiformi

- i lepidotteri *Callimorpha (Euplagia) quadripunctaria*, specie comunitaria prioritaria e *Coenonympha oedippus*, considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione ed inclusa nell'allegato II della Direttiva Habitat.

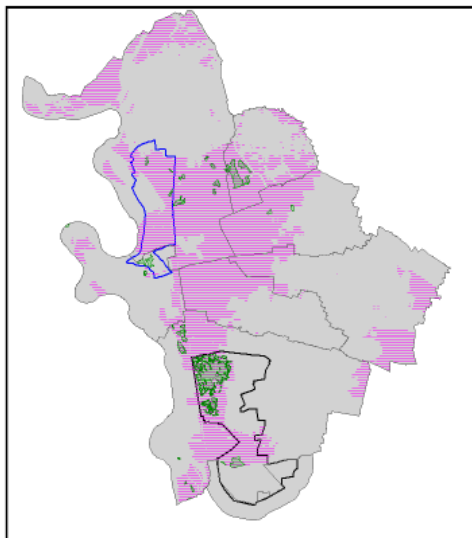
La suddetta richiesta di istituzione non è mai stata accolta perché sia Regione Lombardia che il Ministero, che, pur riconoscendo la valenza dell'area hanno subordinato tale riconoscimento all'evoluzione dei progetti legati all'espansione dell'aeroporto di Malpensa; anche per tale motivo quindi non si è potuto intervenire con azioni di gestione di tale area, che già erano stati identificati come urgenti e indispensabili, provocando un ulteriore degrado della brughiera e delle cenosi forestali, come anche rilevato nella parte 2 del SIA.

In conseguenza di questo mancato riconoscimento si comprende che questo proposto sito non fosse da sottoporre obbligatoriamente alla procedura di VINCA, ma laddove lo studio afferma che *"non si sono rilevate incidenze significative tra le azioni di progetto ed i siti Natura 2000 individuati, in quanto le opere in progetto riguardano aree esterne ai siti e non in continuità con gli stessi. Un elemento che ha rivestito un ruolo sostanziale ai fini dell'espressione del giudizio è rappresentato dall'assenza di habitat, specie ed habitat di specie di interesse comunitario"*, non si ritiene tale affermazione corretta proprio in considerazione del fatto che quantomeno per quanto riguarda le specie, in tale ambito sia accertata **la presenza di numerose specie di interesse comunitario che verranno certamente interferite dalla sottrazione dell'habitat** e non solamente dalle problematiche riconducibili all'incremento della possibilità di birdstrike.

Tale impatto è in parte analizzato nello SIA, ma anche in questo caso si ritiene che **le valutazioni vadano approfondite in relazione alla sottrazione di superficie naturale e agli aspetti legati alla connettività ecologica**, per la quale lo studio afferma che *"non risenta degli interventi in progetto sia a causa dello stato qualitativo degli elementi presenti sia per le mitigazioni previste...omissis...In termini di stato qualitativo degli habitat i censimenti condotti in campo hanno evidenziato come l'area adiacente al sedime aeroportuale sia rappresentata in gran parte da brughiera degradata o ex brughiera mentre i nuclei più stabili, che sono maggiormente rappresentativi in termini ecosistemici e di funzione ecologica, si ritrovano più a sud. L'analisi della distribuzione spaziale degli habitat dimostra come gli impatti sulla brughiera e sulla rete ecologica siano limitati. Stanti tali considerazioni, in conclusione l'incidenza sui siti in esame è stata giudicata trascurabile"*.

Tale affermazione appare poco coerente con le risultanze degli studi condotti dal Parco e da EUPOLIS che nello studio sopracitato sottolinea come **"gli ultimi lembi delle estese brughiere pedemontane lombarde che per secoli hanno improntato il paesaggio naturale dell'area ricadano quasi esclusivamente all'interno dell'area tra l'aeroporto di Malpensa e il confine meridionale della provincia di Varese"**.

Figura 7.12 - Confronto tra la superficie storicamente occupata dalla brughiera nel 1721 (tratteggio rosa) e quella attuale (reticolo verde); la linea blu indica il confine del SIC "Brughiera del Dosso", mentre quella nera l'area in cui si rinviene l'habitat delle brughiere, tra l'aeroporto di Malpensa e il confine meridionale della provincia di Varese (comune di Lonate Pozzolo)



Fonte: Università degli Studi dell'Insubria

Lo studio afferma inoltre che "omissis...le brughiere pedemontane del Piemonte e della Lombardia (habitat 4030 "Lande secche europee") occupano complessivamente 621.05 ha. Di questi, il 61.5% è in Piemonte, nonostante il baricentro dell'area di riferimento sia in Lombardia. Sotto il profilo dell'inclusione dell'habitat 4030 in siti Natura 2000, la sproporzione tra le due regioni è decisamente ancor più marcata: in Lombardia sono inclusi meno di 10 ha su quasi 240 presenti (meno del 4%), mentre in Piemonte la superficie dell'habitat inclusa nei siti Natura 2000 è maggiore di quella esterna (quasi 53%). In definitiva, nell'area di riferimento, il contributo della Lombardia alla conservazione dell'habitat 4030 "Lande secche europee" è estremamente ridotto, dato che le superfici di questo habitat incluse in siti Natura 2000 rappresentano solo 1.5% delle brughiere presenti nell'area. In base a questo assetto, l'habitat 4030 in Lombardia è da ritenersi in una condizione di rischio potenziale elevato, in quanto sostanzialmente privo di una tutela specifica, al di là di quanto previsto della Direttiva Habitat...omissis... Qualsiasi ulteriore trasformazione a carico delle superfici attualmente occupate dalla brughiera o dai querceti dell'area di studio, può costituire una minaccia tale da comportarne l'estinzione a scala locale (querceti) o regionale (brughiere). Anche le trasformazioni a carico di ambienti ecologicamente idonei, ma oggi occupati da altre vegetazioni, come gli impianti artificiali di conifere e/o latifoglie (es. Pinus rigida e Quercus rubra), devono essere attentamente valutate in quanto costituiscono gli unici ambienti idonei per poter realizzare misure di mitigazione o compensazione finalizzate al recupero/ripristino di habitat di brughiera, o di querceto planiziale, nell'area in studio".

A fronte della sottrazione permanente di ambienti di tale importanza per le previsioni di ampliamento del sedime aeroportuale, il SIA ritiene di compensare tale impatto con interventi di riqualificazione della brughiera e di miglioramento forestale attraverso rimboschimenti e azioni di contenimento delle specie esotiche. Fermo restando che rispetto all'impatto determinato e all'importanza degli habitat che saranno distrutti ci si riserva di valutare più approfonditamente se tali interventi possano essere considerati sufficienti, dal momento che verrebbero rese indisponibili in modo definitivo aree che presentano caratteristiche naturalistiche poco rappresentate sul territorio lombardo, come ampiamente dibattuto in precedenza, si rileva già ad un primo esame che le compensazioni a cui fa riferimento lo SIA sono riconducibili alle compensazioni forestali previste di legge a seguito delle trasformazioni di bosco e che, alla luce dei vincoli della normativa in materia, potrebbero non consentire di realizzare vasti spazi aperti a brughiera, perché le superfici di intervento dovrebbero mantenere la classificazione a bosco.

Peraltro come si evince dalle immagini seguenti, gli interventi di mitigazione verrebbero localizzati proprio a ridosso della nuova area cargo e della nuova viabilità.

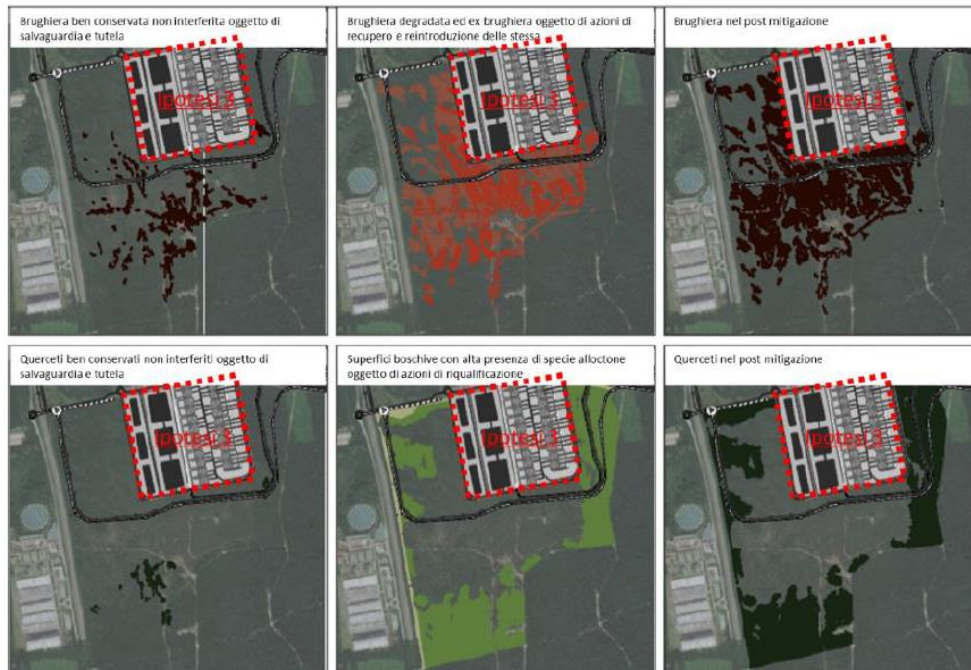


Figura 6-12 Rappresentazione degli interventi di mitigazione

Si manifestano già alcuni dubbi rispetto alla localizzazione di tali interventi di mitigazione sia per la vicinanza con le opere infrastrutturali e i conseguenti impatti connessi all'esercizio aeroportuale, sia per la frammentazione indotta da tali opere agli habitat che dovrebbero essere oggetto di riqualificazione; oltre al fatto che tali aree ricadono all'interno della recinzione perimetrale e in parte si sovrappongono all'area "strategicamente vincolata per l'eventuale realizzazione della terza pista". Si nutrono perplessità sull'efficacia e funzionalità di interventi di compensazione su aree che potrebbero nuovamente essere oggetto di trasformazione e perdita.

Oltre a quanto proposto volto alla puntuale riqualificazione degli ambienti naturali presenti nell'area intorno al sedime – fatti salvi i necessari approfondimenti per dimostrarne l'effettiva efficacia nella ricostruzione di habitat ed ecosistemi -, si richiede che siano inserite altresì misure di compensazione volte a **compensare l'occupazione, impermeabilizzazione e la perdita di suolo naturale**, attraverso il **recupero di aree dismesse/impermeabilizzate e la decostruzione di superfici edificate**.

I costi di tali compensazioni dovranno rientrare tra le voci da considerare nell'analisi delle soluzioni alternative di progetto per l'ampliamento dell'area cargo, in aggiunta a quelle già considerate.

- **Qualità dell'aria**

In riferimento alle valutazioni contenute nello SIA, riservandosi di effettuare ulteriori approfondimenti, si rileva preliminarmente quanto segue:

- Nelle tabelle 9 e 10 della SIA-Sintesi-non-tecnica e nello SIA-Parte 2 viene riportato un valore massimo medio annuo (2018) compreso tra 2.7 e 5. 2 ug/m³ di PM10 (post operam), quando l'ARPA di Varese riporta per il 2018 concentrazioni medie mensili che non sono mai scese sotto i 18.0 ug/m³ ed, anzi, hanno oscillato tra 18 e 45 ug/m³; si ritiene quindi che siano stati erroneamente confrontati un valore relativo ad un incremento con un valore assoluto e che i valori riportati siano le componenti ADDIZIONALI prodotte dall'Aeroporto, concentrazioni che andrebbero a sommarsi a quanto rilevato da ARPA (che già mostra una condizione critica).
- Si rileva inoltre che il valore di 2.7 ug/m³ è stato ottenuto riproducendo le emissioni in un rettangolo di 7 km x 12 km che contiene l'aeroporto, ma praticamente esclude tutti i centri abitati (ne lambisce solo

le periferie), le industrie, ecc., le cui emissioni sono esplicitamente escluse. Le emissioni dell'area sembrano quindi decisamente sottostimate perché non tengono in considerazione di tutte le sorgenti nell'area e dei contributi avvertiti dalle aree limitrofe.

Rispetto al quadro delineato che sembra sostanzialmente minimizzare l'impatto dell'aeroporto e di una situazione attuale già critica si riporta sinteticamente quanto rilevato in uno studio commissionato dal Parco del Ticino all'Università Cattolica di Brescia in occasione della redazione del Piano di Gestione del SIC "Brughiera del Dosso" (*Campagne di monitoraggio della qualità dell'aria nel SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso" e nell'area denominata "Brughiera di Malpensa e Lonate", 2013. Report finale Riccardo Marzuoli, Angelo Finco, Giacomo Gerosa Dipartimento di Matematica e Fisica, Università Cattolica del Sacro Cuore di Brescia*), nel corso del quale erano stati effettuate misurazioni anche nell'area a sud del sedime aeroportuale. In tale indagine si affermava che *"la causa dell'eutrofizzazione che sta modificando le condizioni degli habitat di brughiera è probabilmente riconducibile alle deposizioni atmosferiche ricche di composti azotati che derivano in gran parte dalle combustioni di origine antropica. Sia gli studi commissionati dal Parco che i monitoraggi condotti da ARPA Lombardia rilevavano concentrazioni atmosferiche elevate di ossidi di azoto. In una campagna di monitoraggio semestrale (gennaio-maggio 2013) erano state misurate concentrazioni media degli ossidi di azoto (NOx) sui 6 mesi di campionamento superiori al livello critico (30 ug/m³ su base annuale) stabilito dalla normativa per la protezione della vegetazione (DLgs n.155/2011), con un valore di 36,2 ug/m³. Durante un'analoga campagna di monitoraggio effettuata nel 2010 era già emerso che le medie di concentrazione di NOx rilevate fra il 15 luglio e il 21 ottobre a Somma Lombardo (sebbene in un altro punto di campionamento) presentavano valori poco al di sotto del livello critico (28 g/m³). Da questi dati si ricava un quadro della situazione che sembra confermare come l'area di interesse sia soggetta ad una forte pressione antropica dovuta al carico azotato e alle deposizioni al suolo di questi inquinanti. L'entità di questo carico è tale da far prevedere ripercussioni sugli ecosistemi interessati, in particolare attraverso processi di eutrofizzazione in grado di alterare – lentamente, ma profondamente - la struttura delle comunità biotiche a discapito della biodiversità".*

A tale assunto era giunto anche il già citato studio EUPOLIS che affermava quanto segue "Il contributo all'emissione di NOx del macrosettore 8 "Altre sorgenti mobili e macchinari", è dovuto per il 95% al settore del traffico aereo, principalmente internazionale, e i Comuni dell'area più esposti sono Ferno e Somma Lombardo. Per meglio caratterizzare l'area del presente studio e il contributo del traffico aeroportuale alla qualità dell'aria e al suo potenziale impatto sugli ecosistemi, si possono adottare i due indicatori rappresentati dalla densità emissiva (massa totale di emissione di NOx per unità di superficie territoriale) e dal contributo specifico (in percentuale) del traffico aereo al totale delle emissioni di NOx entro un dato dominio territoriale. Il rapporto tra emissioni totali di NOx e superficie del corrispondente territorio è pari a 6,3 t/km² per l'intera regione della Lombardia, ma sale ad un valore doppio (12,3 t/km²) se si considera la provincia di Varese dove la densità di popolazione e di attività economiche locali è più elevata della media regionale. Nell'adiacente area metropolitana milanese (che coincide sostanzialmente con l'intero territorio provinciale di Milano) la densità emissiva di NOx sale ulteriormente ad oltre 20,5 t/km², quello dell'area definita dai territori dei 23 comuni immediatamente gravitanti attorno allo scalo di Malpensa (dominio emissivo allargato) risulta 14 t/km². Se infine restringiamo il nostro dominio, territoriale ai soli 7 comuni più prossimi all'area della Brughiera del Dosso (dominio emissivo ristretto), la densità di emissioni di NOx raggiunge i 13,1 t/km², valore doppio rispetto quello medio regionale. **Tenendo presente, come evidenziato in precedenza, che già la media regionale delle emissioni NOx si colloca su valori ritenuti elevati dagli standard internazionali, si può concludere che il tasso emissivo del territorio immediatamente circostante la Brughiera del Dosso rappresenta una indubbia criticità.** L'area del comune di Somma Lombardo, che costituisce l'oggetto della presente relazione, mostra, per ciò che attiene il possibile impatto dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi vegetali, alcuni elementi di criticità relativamente alle concentrazioni presenti di ossidi di azoto e di ozono. In particolare le medie annue di NOx (tra i 30 e i 40 µg/m³) eccedono, seppure limitatamente, il livello critico fissato dalla direttiva europea 2008/50 per la protezione della vegetazione (30 µg/m³). Tenendo presente un fondo naturale del dominio regionale di circa 20 µg/m³, è possibile inferire che le emissioni locali di NOx (provenienti in misura prevalente da trasporto su strada e da traffico aereo) siano responsabili della

differenza tra i valori osservati in loco e quelli del background regionale. Questa osservazione andrà tenuta presente in vista di future azioni di controllo e mitigazione delle emissioni generate dall'esercizio del sistema aeroportuale. Le emissioni di NOx (e le relative concentrazioni in atmosfera) assumono ulteriore importanza anche come fattore responsabile delle deposizioni a carattere eutrofizzante capaci di rilasciare carichi critici di azoto in suoli poveri di azoto come quelli presenti in queste aree. Occorre infine considerare che la pressione esercitata dai due inquinanti eccedenti le soglie critiche di potenziale danno biologico (NOx e ozono) può tradursi in effetti additivi o perfino sinergici in termini di alterazione di alcuni fondamentali meccanismi fisiologici e biochimici degli organismi vegetali presenti.

- **Osservazioni alle analisi paesaggistiche**

Nella relazione paesaggistica viene riportato l'estratto del PTC del Parco, mentre non viene effettuata una disamina rispetto al piano paesaggistico allegato al PTC e alle principali visuali ivi individuate.

La relazione paesaggistica afferma la piena conformità delle opere indagate al PTC, quale Piano con valenza paesaggistica fornendo tra le motivazioni:

Per quanto riguarda i territori ricompresi all'interno di parchi e riserve nazionali o regionali interessati dalle opere in progetto, l'Aeroporto di Milano Malpensa, allo stato attuale, risulta interamente ubicato all'interno del Parco Lombardo della valle del Ticino e, pertanto, la principale interferenza rilevabile risulta essere la ripermimetrazione del sedime aeroportuale a seguito della realizzazione della nuova area cargo.

A tal riguardo occorre evidenziare che, rispetto alla complessiva estensione del Parco che ammonta a circa 91.700 ha, la porzione di territorio riconducibile alla nuova ripermimetrazione del sedime aeroportuale ne interessa una quota parte ammontante a circa 89 ha che rappresentano circa lo 0,09% dell'intera superficie a Parco.

Tale affermazione risulta totalmente priva di fondamento e di alcun tipo di giustificazione, laddove raffrontare la superficie puntuale di un intervento alla superficie totale del Parco, inevitabilmente – come solo dato numerico – dà un valore irrisorio, ma privo di alcun significato. Diverso se tale valore venisse rapportato alla qualità, specificità del tipo di paesaggio e di habitat sottratto e presente nell'immediato contesto territoriale circostante.

L'intera relazione paesaggistica parte da un presupposto a priori scorretto, ovvero dallo stato alterato delle ultime aree di brughiera e dalla presenza di limitate superfici connotate da elementi naturali ben conservati, sottostimando (come fatto anche per gli aspetti ecologico-ambientali) il reale valore dell'ambito.

CONCLUSIONI

Dall'esame della documentazione presentata emerge come la stessa non affronti in maniera adeguata tutti gli aspetti pianificatori, progettuali e ambientali connessi alla proposta di Masterplan.

Si ritiene quindi necessario richiedere adeguate integrazioni e approfondimenti in merito alle tematiche sopra descritte al fine di acquisire tutti gli elementi necessari per l'espressione del successivo parere di competenza.

Il Responsabile

Settore Pianificazione Paesaggio e GIS

dott.ssa Francesca Trotti

Il Responsabile

Settore Vegetazione e Boschi

dott. Fulvio Caronni

Il Responsabile

Settore Gestione Siti Natura 2000

dott.ssa Valentina Parco

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del DLgs 82/2005 e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo a firma autografa.