



**REGIONE
PIEMONTE**



1970 | 2020
PIEMONTE
valori comuni
Una regione, tante storie

Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica
Settore Investimenti Trasporti e Infrastrutture
investimenti.trasporti@cert.regione.piemonte.it

Data (*)

Protocollo(*)

Classificazione 12.90.AeroExR-MXP

(*) Riportati nei metadati Doqui

AI MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la
qualità dello sviluppo
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale
CRESS@pec.minambiente.it

e p.c.

All'ASSESSORE MARCO GABUSI

All'ASSESSORE MATTEO MARNATI

Alla REGIONE PIEMONTE

Direzione Ambiente Energia e Territorio

Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico
c/o Settore Valutazioni Ambientali e Procedure
Integrate

Mario Elia

Mario Longhin

Settore Emissioni e rischi ambientali

Roberta Baudino

Settore Biodiversità e Aree naturali

Marina Cerra

Settore Territorio e paesaggio

Ombretta Goitre

Settore Copianificazione urbanistica area nord-ovest

Settore Progettazione strategica e green economy

Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo,
Protezione civile, Trasporti e Logistica
Settore Tecnico Regionale Novara e Verbania
Settore Pianificazione e programmazione trasporti e
infrastrutture
Settore Difesa del Suolo

Direzione Agricoltura e cibo

Direzione Competitività del Sistema regionale

Direzione Sanità e Welfare

Direzione Promozione della Cultura, turismo e
commercio

All'Area Funzionale tecnica di ARPA PIEMONTE-

Struttura semplice Ambiente e natura

dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it

ALL'ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE
DEL TICINO E DEL LAGO MAGGIORE

Edoardo Villa

parcoticinolagomaggiore@pec-mail.it

A ENAC

Direzione Generale Vigilanza Tecnica

protocollo@pec.enac.gov.it

Oggetto: Art. 18 della l.r. 40/1998 - Artt. 23 e ss. del d.lgs. n.152/2006. - Partecipazione della Regione alla procedura di VIA di competenza statale inerente il progetto: "Aeroporto di Milano – Malpensa. Masterplan 2035". Parere regionale.

In data 30/06/2020 presso il Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii., ENAC ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto del "Aeroporto di Milano - Malpensa. Masterplan 2035", comprensiva dello Studio per la valutazione d'incidenza. In data 07 luglio 2020 il Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare ha comunicato ai soggetti interessati l'avvenuta pubblicazione della VIA in oggetto e la contestuale procedibilità dell'istanza non coinvolgendo la Regione Piemonte.

Con nota prot. 77354 del 28/08/2020 la Regione Piemonte ha comunicato al MATTM la volontà di poter esprimere il proprio parere regionale. In seguito a tale comunicazione, peraltro in linea con quanto precedentemente richiesto da Provincia di Novara e Ente di gestione delle aree protette del Ticino, con nota prot. 80759 del 07/09/2020 il MATTM ha richiesto ad ENAC "...di voler fornire ogni opportuno elemento di verifica e chiarimento, in uno con la eventuale relativa documentazione di pertinenza, in ordine a quanto

evidenziato dalla Regione Piemonte, dalla Provincia di Novara e dall'Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, con particolare riferimento ad eventuali impatti negativi su aree della Rete Natura 2000".

Con nota prot. 83584 del 17/09/2020, la società ENAC ha quindi manifestato la non contrarietà a una limitata proroga dei tempi di consultazione della procedura di VIA in oggetto per consentire alla Regione Piemonte e agli altri soggetti di esprimersi in merito agli impatti dell'opera sui territori di rispettiva competenza.

Nel rispetto di quanto sopra, a seguito dell'istruttoria condotta da questo Settore regionale a mezzo di riunione di Organo tecnico regionale e contributi acquisiti, nell'ambito della procedura in oggetto ai sensi dell'art. 23 comma 4 del d.lgs n.152/2006 la presente quindi quale espressione del parere della Regione Piemonte.

Premessa

Il nuovo Masterplan (o Piano di Sviluppo) dell'aeroporto di Malpensa si propone di delineare percorsi di futura evoluzione dello scalo, partendo da una configurazione e da un Piano di Sviluppo ormai consolidati. Il Masterplan 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 all'interno dei sedimi aeroportuali di proprietà dello Stato.

Le proposte di intervento del Masterplan in argomento si basano su previsioni di traffico che tengono in considerazione i dati registrati nell'aeroporto fino al 2018 ed analizzano gli scenari di riferimento che con maggiore probabilità potranno caratterizzare l'aeroporto di Malpensa nel medio-lungo periodo. La realizzazione del progetto prevede principalmente la trasformazione di suolo, con conseguente sottrazione di habitat naturali e seminaturali, completamente in territorio lombardo. Data però la prossimità dell'area al parco naturale del Ticino (localizzato sia in territorio piemontese che lombardo) ed al confine con il Piemonte (in particolare con la Provincia di Novara), gli effetti del previsto aumento di volume di traffico dell'aerostadio non possono non ripercuotersi sul territorio piemontese, con prevedibili azioni di disturbo sia in fase di cantiere che in fase di esercizio dell'infrastruttura nei confronti della fauna in generale e dell'avifauna stanziale e migratoria in particolare.

Prima di analizzare più nello specifico le incidenze ambientali dell'opera, occorre considerare che le analisi e le prospettive di traffico effettuate sono state elaborate con dati ed in una fase precedente alla pandemia del 2020, situazione che ha messo in discussione molti assunti e aperto nuovi scenari riguardo lo stile di vita delle persone e le loro abitudini di mobilità. Le stime di crescita del traffico aeroportuale necessitano quindi di una revisione, alla luce di dati più recenti che prevedano il supporto di elementi affidabili e rappresentativi che giustifichino le proposte di ampliamento infrastrutturale indicate nella documentazione di progetto, aggiornando le previsioni alla base del Masterplan in oggetto.

Osservazioni

Aspetti generali

- Mancano stime sulla crescita del traffico aeroportuale, anche alla luce di dati più recenti, che prevedano il supporto di elementi affidabili e rappresentativi tali da giustificare le proposte di ridimensionamento infrastrutturale indicate nella documentazione di progetto.
- Manca un'analisi delle alternative che tenga in considerazione, non esclusivamente gli aspetti operativi ed economici, ma che valuti anche le ricadute ambientali ed elementi fondamentali come la perdita di servizi ecosistemici, a fronte della evidente perdita di componenti naturali data dall'utilizzo di aree nuove esterne al sedime, e la loro funzione mitigativa che, in ottica di medio lungo periodo, possono avere (rispetto ad esempio al tema dei cambiamenti climatici) un interesse non certo esclusivamente locale. In particolare si evidenzia che la soluzione interna al sedime (soluzione 2) in area già infrastrutturata, e scartata dal Proponente in quanto potenzialmente utilizzabile per un futuro potenziamento delle infrastrutture di volo (terza pista) non sia giustificabile a fronte di assenza di garanzie realizzative e a scapito di un'ulteriore sottrazione di aree naturali.

- Al fine di una valutazione completa ed esauriente degli effetti ad ampio raggio connessi alle direttrici di volo e all'intensificazione dei movimenti degli aeromobili sul territorio piemontese, il dominio di studio dovrebbe essere ampliato e centrato sull'area di progetto con lato 30 km, comprensivo dei Siti Natura2000 ZSC-ZPS IT1150001 "Valle del Ticino", ZSC IT1150008 "Baraggia di Bellinzago", ZSC IT 1150002 "Lagoni di Mercurago" e ZSC-ZPS IT 1150004 "Canneti di Dormelletto".
- Manca una descrizione di dettaglio delle traiettorie di atterraggio e di decollo, nonché di una chiara ripartizione dei voli tra le diverse rotte degli aeromobili, corredato di un dettaglio cartografico che permetta di apprezzarne lo sviluppo in termini di area vasta e che sia funzionale ad una corretta valutazione degli impatti sul territorio della Regione Piemonte in termini di impatto acustico, qualità dell'aria ed ecosistemi. L'analisi dovrà essere corredata di un dettaglio cartografico che permetta di apprezzarne lo sviluppo in termini di area vasta e che sia funzionale ad una corretta valutazione degli impatti sugli habitat presenti nei Siti Natura2000 in termini di impatto acustico, qualità dell'aria ed ecosistemi.
- Mancano valutazioni inerenti la presenza sul territorio Piemontese/Lombardo di piani/programmi/progetti/interventi/attività che insistono direttamente o indirettamente sul territorio Piemontese, per i quali devono essere considerati gli effetti cumulativi con il progetto in esame (es. Polo petrolchimico di Trecate, Polo chimico di Sant'Agabio di Novara ecc). Manca la stima dei tassi incrementali e l'incidenza significativa complessiva con particolare riferimento alle componenti rumore, atmosfera e inquinamento luminoso sul territorio della Regione Piemonte.
- Non sono fornite indicazioni circa le modalità di gestione degli eventi di fuel dumping trattate dal Piano di Protezione Civile, con particolare riguardo alla localizzazione delle aree adibite a tale pratica, alla valutazione del rischio ambientale causato dalla dispersione di idrocarburi nell'ambiente, ed alla contabilizzazione (n° eventi, quantità di carburante rilasciato) dei possibili eventi sulla base dei dati di traffico previsto. Non sono fornite indicazioni sulla messa a sistema di una procedura di notifica tempestiva di questi eventi agli enti gestori dei Siti Natura 2000.
- Si rileva che le Misure di Conservazione sito-specifiche della ZSC-ZPS IT1150001 "Valle del Ticino" approvate con D.G.R. n. 53-4420 del 19.12.2016 e della ZSC IT1150008 "Baraggia di Bellinzago" approvate con D.G.R. n. 31-3388 del 30.05.2016, sono menzionate nello Studio di Incidenza al paragrafo "6.3 Descrizione dei siti Natura 2000" nelle sezioni dedicate ai suddetti Siti, tuttavia non sono ricomprese nel quadro normativo. Nell'elenco delle norme risulta mancante anche il Piano di Gestione Forestale 2010- 2020 attualmente vigente nel Parco naturale del Ticino, ZSC-ZPS IT1150001 "Valle del Ticino". Non sono previste le Misure di Conservazione sitespecifiche della ZSC IT1150004 "Lagoni di Mercurago" approvate con D.G.R. n. 6-4583 del 23.01.2017 e della ZSC-ZPS IT1150002 "Canneti di Dormelletto" approvate con D.G.R. n. 31-3388 del 30.05.2016.
- Quale esempio, per il settore merci non viene indicato se lo smistamento in entrata e in uscita dall'aerostazione avverrà prevalentemente utilizzando il sistema ferroviario o quello su gomma o un misto delle due soluzioni.
- Manca un cronoprogramma relativo alle fasi di cantiere, con indicazione su eventuali modifiche dell'attuale scenario di traffico aereo per ragioni realizzative e di sicurezza e una conseguente valutazione delle eventuali ricadute in termini di impatto sul territorio piemontese.

Avifauna - fauna

- Per quanto riguarda i fenomeni di bird strike, il SIA evidenzia a pagina 216 del Documento P4, alcuni interventi gestionali "in armonia con l'approccio teso al miglioramento delle prestazioni ambientali dell'aeroporto" che non si inquadrano come misure mitigative e/o preventive del bird strike, quanto come interventi volti essenzialmente ad ottimizzare lo stato attuale, rendendolo più efficiente e prestante. Manca l'ipotesi di collocazione di aree in cui intervenire con misure di riqualificazione ambientale finalizzate a minimizzare i rischi di incidenti, aree che potrebbero localizzarsi anche in territorio piemontese.

- Mancano valutazioni in merito alla potenziale incidenza sull'acquifero e sugli ecosistemi acquatici, derivante dall'utilizzo di insetticidi ed erbicidi nell'ambito degli interventi di prevenzione del fenomeno di bird strike; oltre ad indicazioni in merito alla tipologia di prodotti utilizzati, quantitativo e frequenza degli interventi.
- Manca una relazione illuminotecnica degli interventi di conversione a LED delle torri faro, air side e land side valutandone i potenziali effetti sulla fauna notturna.
- Mancano dati e valutazioni faunistiche relativamente al territorio piemontese interessato sia per la prossimità dell'area Cargo in progetto, sia per le potenziali nuove rotte di volo che potrebbero interferire pesantemente sui movimenti migratori e costituire elemento di disturbo per la fauna stanziale e svernante. In particolare, mancano valutazioni inerenti l'incidenza potenziale sui migratori notturni, in relazione all'interazione tra le direttrici di volo notturno e le rotte aeree a causa del potere attrattivo delle luci aeroportuali sulla fauna. Riguardo a tale tematica specifica si richiede di riportare dati a supporto sia in merito alla previsione di voli notturni, sia in merito ai dati dei flussi migratori.
- Mancano valutazioni inerenti al rischio potenziale di collisione tra avifauna e vetrate aeroportuali e barriere antirumore, qualora previste nel nuovo Masterplan 2035.

Inquinanti

- Le mappe di isoconcentrazione degli inquinanti prodotte non sono confrontabili direttamente con i limiti normativi, per quei parametri soggetti a limite, dal momento che non è stata considerata la componente di fondo (anno 2018 preso come riferimento base).
- Le mappe elaborate per la ricaduta della media annuale dei due scenari (allegati "T10 e T11") sono relative ai soli inquinanti CO, NO₂, PM₁₀, Benzene, SO_x e Idrocarburi. Data l'ubicazione dell'aeroporto in prossimità in zone di parco (ad es. il Parco del Ticino), si ritiene necessaria una valutazione attenta anche degli effetti di questi inquinanti sulla vegetazione, in particolare per gli ossidi di azoto (NO_x).
- Manca, ad eccezione degli SO_x, una stima cautelativa per tutti gli altri inquinanti considerati. In particolare, per gli NO_x il decremento emissivo considerato sulla base del trend attuale (-30%), essendo correlato al miglioramento tecnologico dei motori degli aerei, presuppone anche il cambiamento del medesimo parco velivoli; anche per gli inquinanti CO, HC, NO₂, PM₁₀ e Benzene, emessi principalmente dal traffico veicolare, è stato assunto un miglioramento del parco auto (PHASE OUT) completo, ma non certo. Infine, anche l'assunzione del decremento emissivo della CO₂ è basata sul trend migliorativo registrato a livello nazionale, ma non essendo condizione garantita, risulta scarsamente cautelativa.

Rumore

- Manca, in riferimento alla normativa acustica, per le infrastrutture di trasporto (cfr D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" art 3 comma 2 a) la valutazione derivante dal contributo acustico apportato dal transito degli aeromobili in relazione ai limiti assoluti di immissione dei PZA dei Comuni circostanti l'aeroporto. L'area di interesse dovrebbe coincidere con quella interessata dalle operazioni di decollo e atterraggio degli aeromobili (limite altezza di volo di 10000 m cioè circa 3000 piedi), ne consegue che anche il territorio piemontese debba essere inserito nelle valutazioni di possibile impatto (riferimento alle aree classificate "Classe I Aree particolarmente protette" es. area Casone-Montelame).
- Mancano, a corredo dello studio, le "mappature acustiche" previste dal recepimento della Normativa Europea e le analisi delle curve di isolivello dell'indicatore acustico Lden e dei suoi componenti Lday (livello giorno), Levening (livello sera), e Lnight (livello notte) al fine di stabilire la percentuale di popolazione soggetta a valori di Lden superiori a 55 dB(A) con step di 5 dB(A) e Lnight superiori a 50 dB(A) con step di 5 dB(A).
- Manca una corrispondenza tra le rotte indicate nella TAV 25 "Carta degli elementi di interesse per il rumore aeronautico" e le denominazioni date alle diverse rotte nel documento "SIA-Allegato_A_3 dati di input modello rumore"; rendendo pertanto impossibile associare le informazioni cartografiche contenute nella mappa con le tipologie e le quantità di aeromobili assegnati alle diverse rotte e imputate nel modello di calcolo.

- Manca un quadro di emissione acustica maggiormente cautelativo, che tenga conto dei dati della rete di monitoraggio aeroportuale del gestore, rilevati durante i mesi di agosto/ottobre 2019 (periodo "Operazione Bridge"), al fine prospettare diversi possibili scenari di impatto a "regime" con velivoli non di ultima generazione, in considerazione del fatto che ad oggi non appare certo sapere quali tipologie di aeromobili insisteranno sull'aeroporto di Malpensa, anche in considerazione dell'aumento di movimenti legati al settore cargo.
- Manca nel Piano di monitoraggio del rumore una implementazione della rete di monitoraggio acustico con specifiche centraline, da porre all'interno del territorio piemontese in corrispondenza delle tre rotte di decollo e in prossimità dei centri abitati e delle Aree Protette afferenti il Parco del Ticino. Inoltre, al fine di rendere maggior evidenza delle scelte progettuali fatte in relazione alla "riduzione delle emissioni sonore del mix della flotta aeronautica", pare opportuno che il gestore dell'aeroporto renda visibili, mediante specifico portale web accessibile attraverso la rete internet, i diversi indicatori acustici tra cui i Livelli di Pressione Sonora (Laeq) rilevati in tempo reale in relazione al transito degli aeromobili (funzione "real time"), oppure, mediante opportune ricerche, i dati storici accorpabili per periodo temporale.
- La documentazione inerente l'impatto acustico e le valutazioni previsionali di impatto acustico contenute nei documenti progettuali non sono firmate da tecnico competente in acustica, tanto meno riportano il nome del tecnico competente in acustica redattore, così come previsto dalla normativa.

Ecosistemi - Vegetazione

- Mancano valutazioni in termini di apporto emissivo, su come il traffico aereo ed il traffico veicolare indotto, derivante dall'implementazione dell'aeroporto di Malpensa potrebbero, in relazione all'elevato grado di antropizzazione dell'area vasta, indurre sia in territorio lombardo, che piemontese fenomeni di stress da inquinamento sulla vegetazione, con particolare riferimento alla componente arborea degli ecosistemi oggetto di tutela delle ZSC.
- Mancano valutazioni e informazioni relative allo stato di salute della componente vegetazionale con particolare riferimento al tratto piemontese. Nello specifico si richiede di valutare lo stress da inquinamento determinato dalla ricaduta di sostanze chimiche sulla componente vegetale, basandosi su un'ipotesi più cautelativa che tenga in conto il "worst-case", e cioè il parco mezzi attuale.
- Manca una valutazione dei valori di riferimento per la protezione della vegetazione dall'ozono, in considerazione dell'apporto di NO₂ e in genere di NO_x, oltre a verificare il rispetto del livello critico stabilito dalla normativa per la protezione della vegetazione, ovvero, concentrazioni medie annuali di NO_x inferiori a 30 ug/m³ (d. lgs n.155/2011).
- Mancano valutazioni sul rischio di inquinamento faunistico e floristico derivante dall'espansione di specie esotiche introdotte attraverso gli aeroporti.
- Mancano indicazioni relative alle misure di prevenzione e controllo attualmente adottate nei confronti di specie aliene potenzialmente introdotte tramite l'attività aeroportuale.
- Mancano valutazioni sul rischio di perdita di habitat, frammentazione e isolamento, derivante dagli effetti di trasformazione da habitat naturale ad ambiente antropizzato dell'area interferita dalle nuove opere aeroportuali, oltre ad indicazioni in merito agli effetti potenziali sulla rete ecologica sovra-regionale Lombardo Piemontese, con specifico riferimento alla rete ecologica della provincia di Novara. alla tavola "SIA_ T19 Carta delle reti ecologiche Regionali" che rappresenti anche la Rete Ecologica della Provincia di Novara.

Conclusioni

Per quanto riguarda il territorio piemontese lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa costituisce un insieme di benefici ed interferenze con ricadute sia per quanto riguarda possibili fenomeni di inquinamento dell'ambiente naturale e antropico che circonda lo scalo, sia per l'incremento del rumore derivante dal traffico passeggeri e merci che dall'area aeroportuale si distribuisce all'intera pianura padana prevalentemente attraverso il trasporto su gomma. Gli incrementi prospettati nell'arco temporale del 2025-2030-2035, volti ad aumentare l'efficienza operativa, la sicurezza, la flessibilità e la capacità dell'aeroporto, non sono accompagnati da ipotesi di scenario che permettano valutazioni sulle possibili ricadute sul territorio

interessato. In particolare non sono documentate le ipotesi dell'aumento di traffico aereo sia passeggeri che merci e ciò non consente di verificare gli eventuali impatti in termini di aumento di emissioni, di rumore e di traffico da trasporto su gomma sul territorio della Regione Piemonte.

Si auspica che, per una miglior definizione, identificazione, localizzazione e progettazione degli specifici interventi di mitigazione e compensazione ambientale da localizzarsi in territorio piemontese, questi siano concordati con gli Enti di gestione delle Aree naturali protette presenti sulla sponda piemontese del Ticino e con gli Enti locali competenti per territorio. In assenza di informazioni, in particolare in merito alle ricadute positive o negative relativamente ai territori interessati, non è possibile fare valutazioni di merito sull'impatto e sulle opportunità create dal progetto e quindi sulla concreta sostenibilità delle scelte effettuate.

Si rappresenta quindi a codesto Spettabile Ministero la necessità che il proponente tenga in considerazione le osservazioni come sopra dettagliate e ne dia risposta con il prosieguo, ovvero la revisione della documentazione progettuale in itinere.

Distinti saluti.

Il Dirigente del Settore
ing. Michele MARINO
(firmato digitalmente)

Referente: ing. Miriam CHIARA (tel. 011.432.5806)