
Aeroporto di Milano Malpensa

Masterplan aeroportuale 2035

Risposta alle richieste di integrazioni e approfondimenti

INT-004

RICHIESTE PROVINCIA DI VARESE

PREMESSA E STRUTTURA DELLA DOCUMENTAZIONE DI RISPOSTA ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI E APPROFONDIMENTI

Il presente documento contiene le risposte del Proponente ENAC alle richieste di integrazione formulate dalla Provincia di Varese nell'ambito della procedura VIA nazionale del Masterplan 2035 dell'aeroporto di Malpensa trasmesse al Proponente dal Ministero della Transizione Ecologica in data 19/04/2021 (nota prot. n. 40148).

Oltre alle richieste di integrazioni della Regione Lombardia, così come richiesto nelle richieste della Commissione Tecnica VIA, ENAC ha predisposto un documento per ciascuno delle osservazioni/pareri fornite dagli altri enti che partecipano alla formazione del parere VIA finale. Nella tabella seguente sono riportate le codifiche dei documenti trasmessi e le osservazioni/pareri riscontrati:

INT-001	Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale – VIA e VAS (nota prot. n. 1877/CTVIA del 12/04/2021)
INT-002	Regione Lombardia, nota acquisita con prot.n. MATTM/79488 del 08/10/2020 (Allegato 1);
INT-003	Regione Piemonte, nota acquisita con prot. n. MATTM/95581 del 19/11/2020;
INT-004	Provincia di Varese, nota acquisita con prot. n. MATTM/68645 del 04/09/2020;
INT-005	Provincia di Novara, nota acquisita con prot. MATTM/79573 del 08/10/2020 (Allegato 2);
INT-006	Parco Lombardo Valle del Ticino, nota acquisita con prot. n. MATTM/74171 del 23/09/2020

Come indicato al punto "Aspetti Generali – criticità n.3" delle richieste di integrazioni CTVIA ENAC ha predisposto una specifica risposta per ciascuna richiesta di integrazione, il cui testo è sempre riportato prima della risposta. Ove necessario nelle risposte si è fatto riferimento ai documenti / elaborati di approfondimento e integrazione appositamente redatti.

È stato inoltre predisposto un documento contenente i riscontri alle osservazioni formulate da altri soggetti quali comuni ed altri enti, privati, associazioni (INT-007).

ENAC evidenzia che nel periodo intercorso dall'avvio della procedura VIA (30/06/2020) il Proponente e il gestore aeroportuale SEA Aeroporti di Milano hanno condotto un'ampia attività di confronto e concertazione dei contenuti delle integrazioni richieste nelle osservazioni/pareri formulati dai vari enti.

Le figure seguenti sintetizzano la successione delle attività condotte finalizzate alla migliore focalizzazione possibile dei contenuti delle risposte e dei documenti integrativi predisposti, nonché alla disseminazione trasparente delle scelte progettuali e delle relative motivazioni.

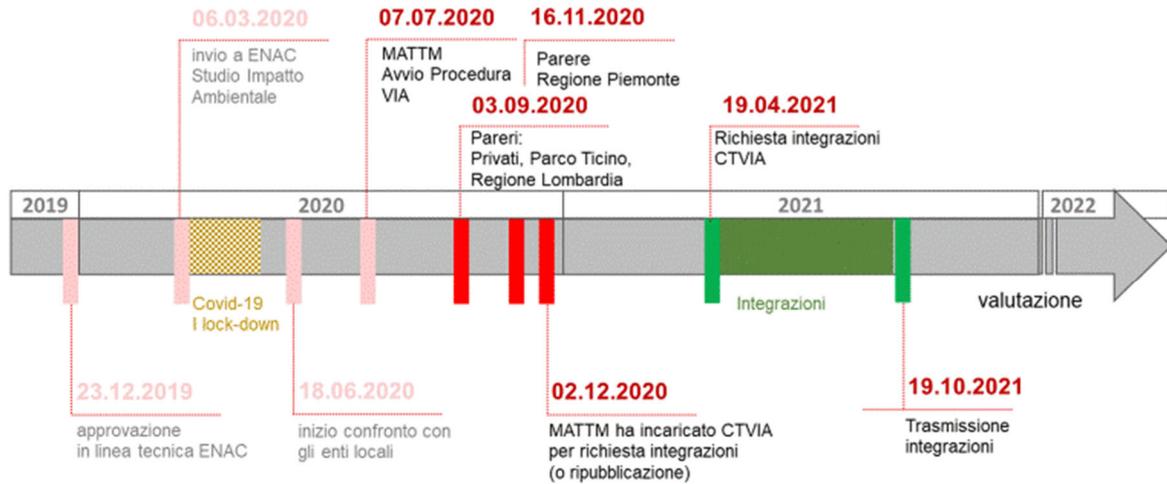


Figura 1: successione principali eventi percorso approvativo Masterplan 2035

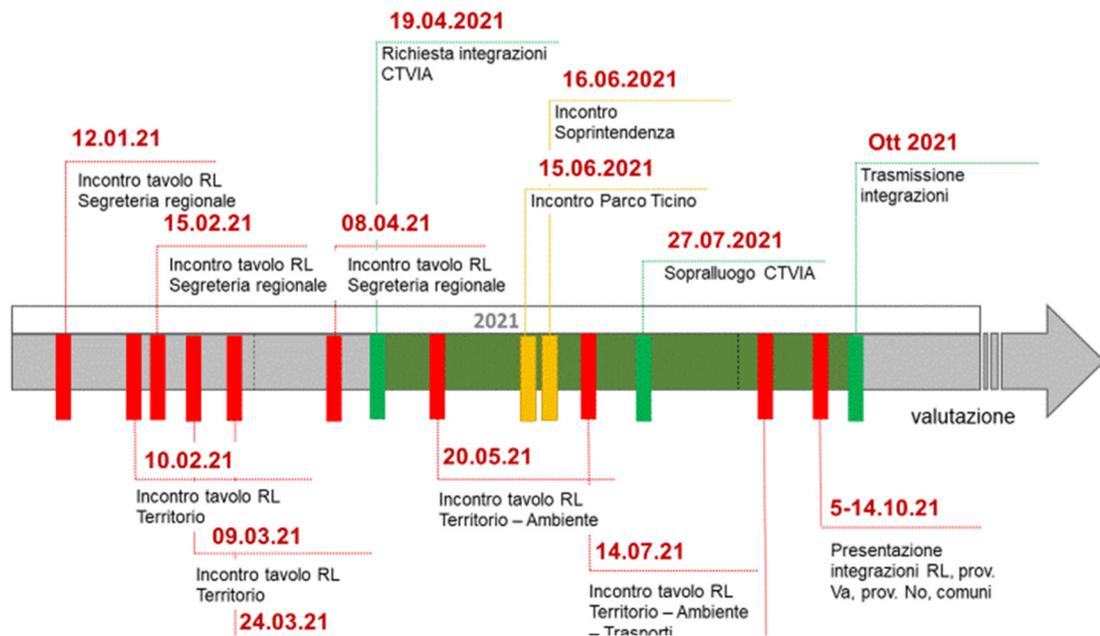


Figura 2: dettaglio attività di confronto e focalizzazione contenuti integrazioni nel 2021

Un elemento prioritario per procedere con la corretta predisposizione delle integrazioni e degli approfondimenti richiesti è costituito dall'aggiornamento delle previsioni di traffico aereo, tenendo conto anche dei risultati registrati nel 2020 e nei primi mesi del 2021 a causa della pandemia da COVID-19, in modo da poter verificare se le proposte di intervento espresse nel Masterplan continuano ad essere coerenti con le prospettive di crescita della domanda di trasporto aereo che potrà interessare l'aeroporto di Malpensa.

Tale analisi è stata sviluppata e nell'ambito della presente documentazione integrativa si fornisce uno specifico studio (Allegato 1) che:

- riprende la metodologia, le valutazioni e i risultati già considerati contestualmente alla redazione del Masterplan,
- analizza i dati registrati nel corso degli ultimi due anni,
- determina, attraverso una puntuale disamina di come potrà evolvere lo scenario di riferimento, nuove curve di sviluppo delle diverse componenti di traffico (passeggeri, merci, movimenti di aeromobili) individuando la prevedibile durata della fase di recupero ai livelli "pre-Covid" ed il trend di crescita che potrà caratterizzare gli anni successivi, fino a determinare la nuova domanda di riferimento al 2035.

Come si vedrà dettagliatamente in seguito, i risultati appaiono confortanti poiché, rispetto alle indicazioni già espresse nel Masterplan, evidenziano a fine periodo solo un modesto ritardo per la componente passeggeri, mentre sostanzialmente confermano i volumi di traffico in termini di merci e movimenti di aeromobili. Ciò consente di ritenere ancora valide le indicazioni di sviluppo espresse dal Masterplan, la configurazione distributiva in esso proposta e il programma di investimenti considerato.

INDICE

4.1. Quadro programmatico	2
4.2. Quadro progettuale e alternative	8
CONSIDERAZIONI SPECIFICHE	12
4.3. Comparto ecosistemi e vegetazione	19
Impatti rispetto all'habitat di brughiera	25
Progetto di compensazione	32
Spotting point e polo funzionale	38
Rete sentieristica.....	41
4.4. Paesaggio.....	44
4.5. Viabilità	46
4.6. Risorse idriche	49
4.7. Rifiuti	56

4.1. QUADRO PROGRAMMATICO

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

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

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

Nel SIA, infatti, si evidenzia che:

- *nel Documento di Piano del PTR vi sia, tra gli obiettivi di strategia regionale, nell'ambito della realizzazione di infrastrutture prioritarie e interventi di potenziamento e adeguamento delle linee di comunicazione e del sistema della mobilità, anche la necessità di affermazione di Malpensa come aeroporto di carattere intercontinentale;*
- *nelle norme del PTCP (art. 10 comma 1 lettera m) si definisce l'obiettivo di "concorrere alla realizzazione delle politiche di sviluppo del sistema aeroportuale, evidenziando in attuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione regionali, le condizioni di fattibilità/perseguibilità degli scenari di potenziamento dello scalo di Malpensa 2000", specificandone ulteriormente i contenuti all'interno dell'art.10bis1 - Aeroporto di Malpensa.*

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

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

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

Tra queste previsioni sono stati individuati (in attuazione dell'articolo 10 bis dello stesso PTCP) gli interventi indicati come prioritari per Malpensa dal PRS VIII legislatura2 (approvato

con DCR 25/2005), ovvero "La realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese e Gallarate-Malpensa (Arcisate-Stabio) e la riqualificazione della tratta Arcisate-Porto Ceresio.", e nel quale non viene fatto riferimento all'ampliamento del sedime aeroportuale.

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

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

In riferimento al PTCP si rileva, inoltre, che l'analisi effettuata si limita alla verifica della coerenza con gli obiettivi generali relativi al sistema della mobilità e non analizza tutte le previsioni di piano che interessano l'area in esame, in particolare non vengono considerati gli elementi della Rete Ecologia Provinciale. Anche nella relazione generale del Masterplan (pag. 25 del documento MP_D_02 Relazione Generale) non vengono presi in esame tali aspetti, citando quasi esclusivamente il Progetto Complessità Territoriali. Si segnala che tale progetto si è concluso nel 2012 e che solo nell'Azione di Sistema, conclusasi nel 2006, ha trattato anche il sistema aeroportuale con l'obiettivo di studiare le ricadute territoriali derivanti dall'attestarsi delle grandi reti di trasporto e dei grandi hub, concentrandosi poi, in ragione di quanto emerso da tali analisi, su un progetto d'ambito per le aree produttive del sud della provincia (al fine di qualificare lo sviluppo e limitare il consumo di suolo).

RISPOSTA

Il primo Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino è stato approvato con Legge Regionale 22 marzo 1980, oggi sostituito dalla Variante Generale al Piano Territoriale di Coordinamento, approvata con DGR n. 7/5983 del 2 agosto 2001. Con DGR n. 8/4186 del 21 febbraio 2007 è stata approvata la prima variante parziale al PTC.

Il PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino è costituito dai seguenti elaborati:

- Norme tecniche di attuazione
- Tavola 1 "Azzonamento"
- Schede aree D1
- Schede aree D2
- Schede aree R
- Analisi del territorio del parco Ticino a fini paesaggistici, costituito da una relazione e da 5 tavole "Piano paesaggistico"

L'articolazione del piano suddivide il territorio del Parco in tre ambiti, suddivisi a loro volta in differenti zone in relazione al rispettivo regime di protezione, come riportato nella tavola 1

“Azzonamento”, il cui stralcio inquadrante l’area aeroportuale ed il suo intorno è rappresentato nella seguente Figura 3.

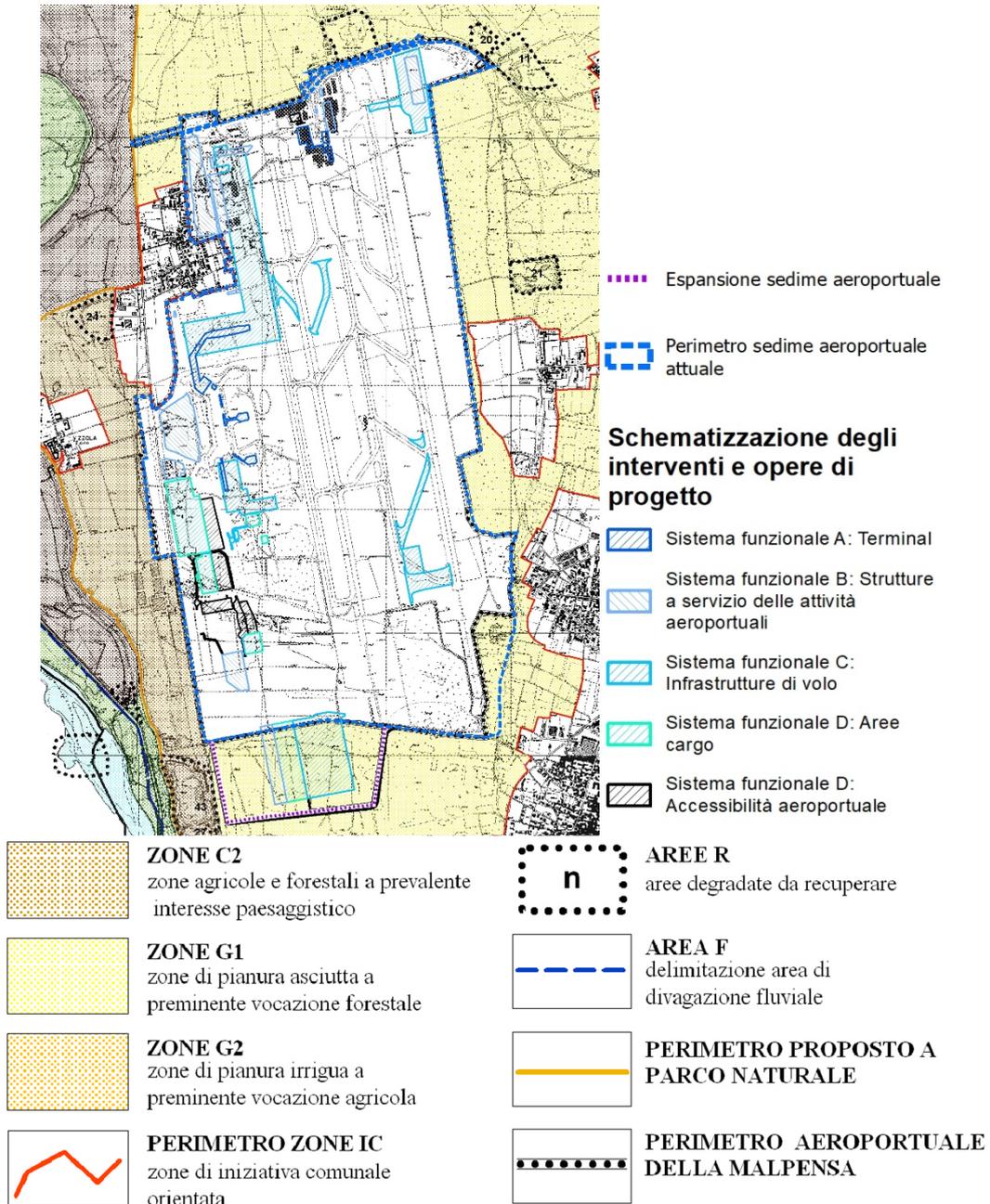


Figura 3 Tavola 1 Azzonamento PTC Parco Regionale Lombardo Valle del Ticino

Con riferimento a detta tavola di Piano si evince come l’ambito di intervento relativo all’espansione del sedime aeroportuale risulti collocato nella zona G1 “Zona della pianura asciutta a preminente vocazione forestale”, per la quale le norme tecniche di attuazione, all’art. 9 Ambito Agricolo e Forestale (G), riportano quanto segue:

L'ambito agricolo e forestale (G1 e G2) è definito dal territorio che, principalmente posto sul livello fondamentale della pianura, è destinato alla conduzione agricola e forestale. In tale territorio, in armonia con le finalità istitutive ed in conformità con i criteri generali fissati dal Parco, vengono mantenute e sostenute le attività agricole e forestali indirizzate verso il mantenimento ed il miglioramento del paesaggio.

Nelle zone di pianura asciutta a preminente vocazione forestale (G1), poste principalmente sul livello fondamentale della pianura a margine dell'area morenica, [...] l'uso del suolo dovrà essere indirizzato verso la valorizzazione ed il recupero degli elementi paesistici anche in funzione di arginatura alla conurbazione. In particolare, dovrà essere mantenuta l'attuale destinazione forestale.

Nelle zone G è vietato:

- *costruire nuovi edifici produttivi ed eccezione di quelli destinati all'attività agricola;*
- *localizzare e realizzazione discariche controllate di rifiuti solidi urbani e rifiuti industriali e abbandonare rifiuti;*
- *transitare con mezzi motorizzati nei boschi fatta eccezione per i mezzi utilizzati per l'esercizio delle attività ammesse e comunque fuori dai percorsi ammessi dal Parco e parcheggiare nei campi e nei boschi.*

Nelle zone G è consentita la realizzazione di nuovi edifici destinati ad abitazioni rurali e di servizio rurale, nonché la ristrutturazione, anche in ampliamento di quelli esistenti annessi alle aziende agricole, ed il recupero a residenza civile di edifici rurali adibiti storicamente ad uso residenziale, nel rispetto delle specifiche prescrizioni definite dal Piano stesso.

Nel rispetto dell'obiettivo prioritario della tutela delle caratteristiche naturali, ambientali, paesaggistiche e storiche del territorio, al fine di consentire il riuso del patrimonio edilizio esistente, nelle zone G sono ammessi, [nel rispetto delle prescrizioni imposte dal Piano stesso]:

- *la trasformazione d'uso degli immobili ad uso residenziale civile e/o ad uso sociale di interesse collettivo [...];*
- *gli interventi per lo svolgimento dell'attività turistico-ricreativa e sportiva.*

Nelle zone G sugli edifici residenziali esistenti sono consentiti interventi di restauro, di risanamento conservativo, di ristrutturazione e di ampliamento, [nel rispetto delle specifiche prescrizioni definite dal Piano stesso].

Nelle zone G per le strutture esistenti prevalentemente adibite ad attività commerciali, direzionali, ricreative e produttive in attività sono ammessi gli interventi edilizi di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia. È altresì ammesso l'ampliamento degli edifici esistenti solo se finalizzati alla realizzazione dei seguenti obiettivi, [nel rispetto delle prescrizioni imposte dal Piano stesso]:

- *risanamento ed adeguamento delle strutture produttive e tecnologiche esistenti;*
- *documentate esigenze produttive ed occupazionali.*

Il medesimo articolo 9 indica, inoltre, specifiche prescrizioni in merito alle recinzioni di fondi agricoli e boschivi, agli allevamenti, la trasformazione di marcite e di prati marcitori ed agli interventi sui fossi irrigui.

I principi di salvaguardia delle zone G così come formulati costituiscono elementi di tutela generale del paesaggio. Inoltre:

- *al fine di conseguire il mantenimento delle caratteristiche del paesaggio vige il divieto di attuare interventi di modifica degli elementi morfologici esistenti.
La destinazione attuale delle aree occupate da boschi, alberi isolati o in filare, siepi e mareschi va mantenuta inalterata [...];*
- *per il miglioramento delle caratteristiche del paesaggio si attuano le prescrizioni imposte dalle norme di Piano relative a:*
 - collegamenti, nuovi ed esistenti, delle linee elettriche e telefoniche,
 - interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione degli edifici e nuove edificazioni e ristrutturazioni,
 - arredo vegetale di campagna e assetto del reticolo idrografico e del suolo,
 - interventi su fossi irrigui,
 - cartelli e strutture pubblicitarie.

Stante quanto sin qui riportato, se le disposizioni normative del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino impongono il mantenimento della destinazione forestale della zona G1 all'interno della quale è previsto l'ampliamento dell'area cargo a sud dell'attuale sedime aeroportuale di Malpensa, è pur vero che detta soluzione di progetto, alla luce delle analisi delle alternative condotte nell'ambito dello SIA (P3 "L'intervento: Alternative e soluzione"), che in tale sede è stato integrato ed ampliato in risposta alle richieste di chiarimenti (Allegato 20 "Analisi ambientale delle alternative di insediamento", è risultata la migliore tra quelle ipotizzate, a valle di analisi che hanno considerato parametri tecnico-economici ed ambientali.

Rimandando al citato Allegato 20 per maggiori approfondimenti, in tale sede si ritiene utile ricordare che, tra le alternative proposte è stata considerata anche quella di non intervento (Alternativa zero), la cui attuazione non consentirebbe il perseguimento degli obiettivi in capo al Masterplan 2035 e, più in generale, degli obiettivi definiti dalla pianificazione di settore, sia di livello nazionale (Piano Nazionale degli Aeroporti), sia di livello regionale (Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti di Regione Lombardia) che prevedono il potenziamento del sistema aeroportuale lombardo, favorendo lo sviluppo di Malpensa come aeroporto di riferimento per il nord Italia, in particolare per il settore cargo.

Per quanto riguarda il tema dell'inclusione delle iniziative di Masterplan tra gli obiettivi prioritari di interesse regionale e/o sovraregionale ai sensi della LR 12/2005 art.20, comma 4, si evidenzia che nell'ambito della sezione Strumenti Operativi - Obiettivi prioritari di interesse regionale e sovraregionale (SO1) del PTR, si afferma quanto segue:

Oltre che per l'effetto di quadro di riferimento per la compatibilità degli atti di governo (l.r.12/05 art.20 comma 1), sono espressamente individuati come obiettivi prioritari di interesse regionale e/o sovraregionale (l.r.12/05 art.20, comma 4):

- *i poli di sviluppo regionale (paragrafo 1.5.4)*
- *le zone di preservazione e salvaguardia ambientale (paragrafo 1.5.5)*
- *la realizzazione di infrastrutture e interventi di potenziamento e adeguamento delle linee di comunicazione e del sistema della mobilità (paragrafo 1.5.6)*

Rispetto al terzo punto, ovvero alla *realizzazione di infrastrutture e interventi di potenziamento e adeguamento delle linee di comunicazione e del sistema della mobilità (paragrafo 1.5.6)*, seppur gli interventi di potenziamento dello scalo di Malpensa non risultano ricompresi tra quelli riportati nella Tabella Obiettivi infrastrutturali prioritari di interesse regionale e sovregionale (art. 20, comma 4 l.r. 12/05), così come riportata nella sezione Strumenti Operativi, è doveroso rimandare al ciato paragrafo 1.5.6 Infrastrutture prioritarie per la Lombardia del Documento di Piano, tra le Infrastrutture per la mobilità (ob. PTR 2, 3, 4, 12, 13, 24) dove il PTR afferma che, «*Tra gli obiettivi di strategia regionale è inoltre sottolineata la necessità di affermazione di Malpensa come aeroporto di carattere intercontinentale e lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo con l'articolazione dei differenti ruoli per gli scali; [...] Lo sviluppo del sistema necessita di azioni di potenziamento infrastrutturale e attenzione alla rete di adduzione. [...] Il rafforzamento del ruolo di Malpensa quale gate intercontinentale, insieme a Roma e Venezia, del sistema aeroportuale nazionale non può prescindere da una puntuale definizione del sedime aeroportuale in funzione della capacità futura dello scalo, nonché dall'adeguamento e completamento del sistema di accessibilità, attraverso la realizzazione dei collegamenti con la rete primaria nazionale e internazionale, stradale e ferroviaria (definiti nel predetto Accordo di Programma Quadro), e con gli altri poli del sistema aeroportuale settentrionale*».

Stante tali considerazioni, allo stato attuale, l'Aeroporto di Malpensa verrebbe meno al perseguimento degli obiettivi definiti dal PTR stesso, nonché a quelli nazionali e regionali di settore che prevedono il potenziamento del sistema aeroportuale lombardo, favorendo lo sviluppo di Malpensa come aeroporto di riferimento per il nord Italia, in particolare per il settore cargo.

Per quanto riguarda la Rete Ecologica Provinciale, la trattazione della relazione tra Aeroporto di Malpensa, progetto di Masterplan 2035 e Rete Ecologica Provinciale della Provincia di Varese è sviluppata contestualmente all'analisi dei contenuti delle altre reti ecologiche nel par. 4.5.2.2 della Parte 2 del SIA.

4.2. QUADRO PROGETTUALE E ALTERNATIVE

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

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

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

RISPOSTA

Come richiesto, si è proceduto all'aggiornamento delle previsioni di traffico, tenendo conto dei risultati registrati nel 2020 e nei primi mesi del 2021, in modo da poter verificare come la pandemia abbia impattato sullo scenario di evoluzione della domanda nel periodo di riferimento considerato dal Masterplan.

La metodologia seguita ed i risultati ottenuti sono dettagliatamente descritti nello specifico documento sulle previsioni di traffico allegato alla presente relazione (rif.: Allegato 1), si anticipa tuttavia che l'analisi svolta ha espressamente considerato – soprattutto per le valutazioni di breve termine – specifici fattori socio-ambientali di riferimento che potranno far recuperare più o meno celermente i volumi di traffico "pre-Covid", riprendendo invece solo per le analisi di medio-lungo periodo le "normali" metodologie di previsione suggerite da ICAO (International Civil Aviation Organization) che erano già state applicate durante la redazione del Masterplan.

Data l'incertezza che ancora caratterizza la presente fase di recupero del traffico aeroportuale, come già avvenuto durante la redazione del Masterplan si è ritenuto ancor più opportuno individuare tre differenti scenari di riferimento ("base", "best" e "worst") che considerano differenti modalità di evoluzione dei vari aspetti sanitari, economici, sociali, operativi, ecc. che potranno influire sulla domanda di trasporto aereo.

L'analisi svolta ha anche considerato dinamiche evolutive proprie della componente cargo che sono emerse con maggiore evidenza nel corso degli ultimi due anni (incremento dell' "e-commerce", presenza sempre più significativa dell'attività "Courier" rispetto ai "general cargo", conseguenti modifiche della tipologia di aeromobili utilizzati, ecc.) e le valutazioni del Masterplan sono quindi state aggiornate anche tenendo conto di tali aspetti.

Si sono pertanto determinate, attraverso una puntuale disamina di come potrà evolvere lo scenario di riferimento, delle nuove curve di sviluppo delle diverse componenti di traffico (passeggeri, merci, movimenti di aeromobili) individuando in particolar modo la prevedibile durata della fase di recupero fino ai livelli "pre-Covid" ed il trend di crescita che potrà caratterizzare gli anni successivi, fino a determinare nuovi valori del traffico di riferimento al 2035.

Come si potrà rilevare dall'esame della documentazione allegata, i risultati delle nuove analisi appaiono confortanti poiché, rispetto alle indicazioni già espresse nel Masterplan, evidenziano a fine periodo (anno 2035) solo un modesto ritardo per la componente passeggeri, mentre sostanzialmente confermano i volumi di traffico in termini di merci e movimenti di aeromobili. I valori ottenuti per le varie componenti del traffico sono riportati nelle seguenti tabelle, in cui vengono confrontati con i dati già considerati nel Masterplan.

Tabella di confronto - Passeggeri previsti all'anno 2035	SCENARIO BASE	SCENARIO BEST	SCENARIO WORST
Master Plan 2019-2035	40.937.608 *	45.997.497	35.877.720
Integrazioni al MP	38.117.440	42.828.756	33.711.064

* Valore che verrebbe raggiunto nel 2038, secondo le nuove previsioni aggiornate.

Tabella di confronto – Merce prevista all'anno 2035 (tonn)	SCENARIO BASE	SCENARIO BEST	SCENARIO WORST
Master Plan 2019-2035	1,187,243 *	1,408,371	1,032,805
Integrazioni al MP	1,096,110	1,227,643	964,577

* Valore che verrebbe raggiunto nel 2036, secondo le nuove previsioni aggiornate.

Tabella di confronto – Movimenti di velivoli passeggeri e merci previsti all'anno 2035 (Aviazione Commerciale)		SCENARIO BASE	SCENARIO BEST	SCENARIO WORST
Movimenti Passeggeri	Master Plan 2019-2035	262,521	294,968	230,073
	Integrazioni al MP	243,937	274,088	215,738
Movimenti All cargo	Master Plan 2019-2035	15,001	17,621	12,381
	Integrazioni al MP	33,724	37,736	29,635
Movimenti Totali	Master Plan 2019-2035	277,522	312,589	242,454
	Integrazioni al MP	277,662	311,824	245,373

Si evidenzia che i nuovi valori di riferimento definiti per lo scenario "base" al 2035 (ca. 38,1 M pass./anno; ca. 1,1 M tonn. merci/anno; ca. 278.000 mov. aeromobili/anno) sono sempre compresi nell'ambito di variabilità già considerato dal Masterplan (ovvero risultano all'interno dell'intervallo dei valori che erano stati previsti per lo scenario "best" e per quello "worst") e ciò significa che le potenzialità di ripresa del sistema attese nel corso dei prossimi anni

potranno far recuperare gli effetti causati dalla pandemia e ricondurre le previsioni della domanda nell'ambito di incertezza che è proprio di ogni valutazione previsionale.

I risultati ottenuti con le nuove previsioni di traffico (che sembrerebbero essere confermati dai dati effettivamente consuntivati a Malpensa nei mesi di luglio-agosto 2021) consentono quindi di ritenere ancora valide le indicazioni di sviluppo espresse dal Masterplan, la configurazione distributiva in esso proposta, il dimensionamento dei vari interventi individuati e il programma di investimenti considerato.

Un altro elemento che si pone in evidenza è relativo al dimensionamento dell'ampliamento di Cargo City, derivante dal calcolo del fabbisogno di superficie aggiuntiva di magazzini per le merci: per fornire una stima del fabbisogno di spazio necessario viene utilizzato il valore di traffico cargo complessivo prevedibile per l'aeroporto di Malpensa in riferimento ai parametri definiti nel Manuale IATA, che indicano la capacità annua di movimentazione delle aree cargo per unità di superficie, a seconda delle tecnologie presenti nei magazzini (Basso livello di automazione: 5 t/mq, Medio livello di automazione: 10 t/mq, Elevato livello di automazione: 17 t/mq). Nel Masterplan si è deciso di utilizzare un parametro che corrisponde ad un livello medio-basso di automazione (9-10 t/mq) che ha portato a individuare un fabbisogno di superficie di magazzini merci pari a ca 120-130.000 mq, ciò incide sull'impatto ambientale rispetto a diverse componenti, sarebbe quindi opportuno orientare lo sviluppo del settore verso un livello di efficienza maggiore, al fine di minimizzarne gli impatti, in particolare in termini di occupazione di suolo naturale.

La valutazione delle prevedibili necessità di sviluppo della Cargo City è stata basata su parametri di riferimento coerenti con i risultati già registrati a Malpensa ed a quelli attualmente conseguiti in altri aeroporti internazionali che gestiscono volumi di traffico merci paragonabili o superiori a Malpensa (si vedano in proposito le indicazioni riportate nel documento di aggiornamento delle analisi riguardanti la capacità operativa di alcuni sottosistemi dell'aeroporto).

Le proiezioni per il futuro relative a questo settore devono tenere conto sia di un prevedibile incremento dei livelli di automazione che porterà ad uno sviluppo in termini di funzionalità operativa (e quindi ad un più elevato numero di tonnellate di merce/anno gestibili per ogni m² di magazzino), ma anche di una quota di mercato sempre maggiore servita dagli operatori "Courier" e dall' "e-commerce" che, tipicamente, gestiscono un numero elevatissimo di spedizioni con peso specifico relativamente basso e quindi (in termini di tonnellate annue gestibili per m² di magazzino) sono caratterizzati da una produttività inferiore rispetto agli operatori del settore "general cargo". Questi due effetti contrapposti hanno portato a mantenere sostanzialmente inalterato il parametro di riferimento utilizzato per il dimensionamento degli interventi di sviluppo della Cargo City di Malpensa.

Si evidenzia inoltre che il miglioramento delle potenzialità delle infrastrutture esistenti ottenuto attraverso l'implementazione di nuovi e più elevati livelli di automazione consentirà in effetti di incrementare la capacità operativa dei magazzini attuali, ma non risolve il tema riguardante i nuovi operatori che intenderanno insediarsi a Malpensa, per i quali risulta comunque necessaria la realizzazione di nuovi edifici, poiché risultano improponibili eventuali ipotesi di condivisione delle medesime strutture in un ambito di forte concorrenzialità come quello in esame.

Si ricorda infine che la principale criticità già attualmente rilevabile nell'area cargo di Malpensa riguarda la carenza di adeguate aree per la sosta degli aeromobili e, quindi, la necessità di individuare e realizzare in tempi brevi nuove aree di piazzale "air side".

La realizzazione di nuovi magazzini costituisce quindi solo uno dei fattori necessari per gestire efficientemente le prospettive di sviluppo del traffico merci, mentre l'elemento di maggiore "rigidità" (e nel caso di Malpensa anche di maggiore urgenza) è costituito dalle aree di movimentazione e sosta degli aeromobili, che richiedono superfici particolarmente estese.

Queste superfici, nel caso di Malpensa, non si sono potute individuare all'interno dei confini attuali dell'aeroporto e si è pertanto dovuta individuare una soluzione di sviluppo che richiede l'utilizzo di una porzione di suolo naturale esterna al sedime.

CONSIDERAZIONI SPECIFICHE

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

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

- *il settore cargo;*
- *il Terminal T1;*
- *l'Airport City.*

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

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

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

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

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

Tra quelle che interessano le aree esterne, vengono scartate:

- *la 5, per la quale valgono sostanzialmente le valutazioni fatte l'ipotesi 3;*
- *la 6, che oltre a presentare problematiche di accessibilità analoghe a quelle della soluzione 5, interessa una porzione di territorio con caratteristiche orografiche non ottimali e risulta in una posizione particolarmente difficile da collegare alle infrastrutture di volo esistenti.*

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

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

Dal confronto viene scelta l'alternativa 3 - Area a sud, ritenuta dal Masterplan quella che garantisce "...ottimali livelli di funzionalità operativa e comporta minori problematiche e costi rispetto alle altre due ipotesi esaminate..." (rif. pag. 339 del documento MP_D_02 Relazione Generale), ma che rappresenta indubbiamente l'alternativa che prevede la maggiore occupazione di suolo libero.

In relazione all'alternativa ex 2 (interna al sedime), sembra opportuno rilevare che nel Masterplan (pag. 311 del documento MP_D_02 Relazione Generale), oltre alle motivazioni indicate nel SIA, viene riportato che la soluzione è stata scartata perché "... va ad interessare l'unica area che garantisce – nel lungo termine – la possibilità di realizzare un potenziamento delle infrastrutture di volo e che quindi si ritiene "strategicamente" indispensabile mantenere libera da nuovi insediamenti." Tale spiegazione appare la più realistica in quanto la motivazione riferita alle problematiche di attraversamento della pista, sono analoghe alle condizioni che riguardano lo sviluppo dell'alternativa 8 (ora 2), che invece viene scelta come alternativa su cui sviluppare la valutazione, nonostante le difficoltà operative per la sua realizzazione siano aggravate dal superamento della SS 336.

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

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

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

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

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

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

Tale considerazione è sostenuta dai dati sui movimenti riportati nella documentazione (rif. pag. 202-203 del documento MP_D_02 Relazione Generale) che evidenziano che nel 2035 le attuali piste avranno ancora capacità residua e ulteriormente potenziabile. Si rileva, infatti, che a fronte di una previsione che vede un volume annuo di movimenti che dovrebbe

raggiungere nel 2035 ca. 283.000 unità (scenario "base") e nell'ipotesi più ottimistica (scenario "best") ca. 318.000 mov/anno, la capacità operativa annua di riferimento potrà raggiungere, a seguito degli sviluppi infrastrutturali previsti dal presente Masterplan, il valore di ca. 320.000 mov./anno, che potranno salire fino a ca. 350.000 mov./anno grazie all'applicazione, in futuro, di nuove tecnologie (diminuzione della separazione tra i velivoli che utilizzano l'aeroporto, implementazione di nuovi sistemi di controllo del traffico aereo e/o un'eventuale revisione delle limitazioni operative esistenti). Dati che, si ricorda, non sono stati aggiornati in base alla situazione attuale che, secondo quanto indicato in premessa, porterebbe ad attendere tale crescita per il 2038.

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

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

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

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

RISPOSTA

Le nuove valutazioni mirate al confronto tra le differenti ipotesi di sviluppo dell'area cargo hanno considerato con il medesimo livello di dettaglio delle altre soluzioni anche l'alternativa di insediamento a sud-ovest (già indicata come "alternativa 2" nell'ambito del Masterplan).

L'analisi di tale soluzione non era stata approfondita in quanto contrastante con le indicazioni espresse nel "Piano Nazionale degli Aeroporti", che destinano la zona dell'aeroporto in esame a sviluppi infrastrutturali (terza pista di volo) che non saranno necessari nell'attuale intervallo di riferimento del Masterplan, ma potrebbero comunque risultare possibili nel lungo periodo (dopo il 2035). Su specifica indicazione di ENAC, quindi, il Masterplan è stato redatto

considerando tale vincolo e verificando che le proposte di intervento presentate non fossero in contrasto con esso.

Pur permanendo tale situazione, a fronte delle specifiche richieste di approfondimento espresse nel corso della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale anche l' "alternativa 2" è stata sviluppata ed analizzata più compiutamente, considerando in tale zona due differenti configurazioni per il nuovo eventuale insediamento: una di dimensioni più contenute e con minori ricadute sulle infrastrutture esistenti e su quelle di possibile realizzazione futura; l'altra più estesa, che consentirebbe di garantire livelli di capacità operativa più consoni al traffico atteso, ma che produce impatti più significativi.

Gli approfondimenti sviluppati hanno pertanto consentito di considerare anche le soluzioni "2" (configurazione minima) e "2A" (configurazione estesa) nel processo di confronto con le altre possibili alternative.

Appare peraltro utile evidenziare, sia pur incidentalmente, che anche le nuove previsioni di traffico relative ai movimenti di aeromobili confermano il dato a già previsto dal Masterplan per il 2035 (ca. 277.600 mov./anno nello scenario "base") e si ricorda come l'esperienza internazionale dimostri che al raggiungimento dell' 80% della capacità teorica di un sistema di piste si inizino a manifestare disservizi e ritardi nelle operazioni di atterraggio e decollo e risulta quindi necessario programmare un potenziamento infrastrutturale qualora si intendano accogliere più consistenti volumi di traffico.

Ritornando al confronto tra le differenti alternative di sviluppo dell'area cargo, si segnala che, rispetto alle valutazioni già sviluppate preliminarmente alla redazione del Masterplan, con la presente attività di integrazione/approfondimento si è anche ritenuto opportuno considerare una nuova ipotesi di sviluppo nell'area nord-ovest del sedime (zona Case Nuove), definendo un lay-out della nuova area cargo che rimane entro i confini attuali dell'aeroporto, conservando Cascina Malpensa e senza conglobare una parte significativa della frazione di Case Nuove, come invece era stato originariamente ipotizzato dalla "alternativa 4".

Anche in questo caso è stato quindi possibile considerare nel processo di confronto tra le varie alternative sia la soluzione "4" (configurazione minima) che la soluzione "4A" (configurazione estesa).

Sono pertanto state sviluppate specifiche analisi integrative per meglio valutare e confrontare le alternative denominate n. 2 (inclusa soluzione 2A), n. 4 (inclusa soluzione 4A), n. 7 e n. 8.

Tale attività di analisi e confronto tra le differenti ipotesi di sviluppo dell'area cargo ha riguardato sia gli aspetti di carattere tecnico-operativo, ponendo una particolare attenzione anche al tema della safety delle operazioni aeroportuali (si veda il documento: "Area Cargo – analisi delle alternative di insediamento della zona di sviluppo"), sia gli aspetti di carattere ambientale (si veda il documento: Allegato 20).

A tali documenti si rimanda per specifici approfondimenti sul tema, evidenziando peraltro che anche le nuove valutazioni conducono a ritenere comunque preferibile l'alternativa n. 7 (sviluppo della Cargo City a sud), già considerata durante la redazione del Masterplan e portano quindi a riconfermare tale scelta di sviluppo.

Si sottolinea infatti che le dimensioni e le caratteristiche necessarie per garantire la piena funzionalità e rispondenza dell'intervento alla prevedibile evoluzione della domanda, garantendo sempre e comunque un ottimale livello di sicurezza delle operazioni, non consentono di utilizzare "... aree dismesse, di degrado, interstiziali, di risulta ..." e che nell'ambito del sedime attuale le "... aree già pavimentate/dotate di infrastrutture e servizi o

di suolo già compromesso ..." rimangono destinate ad altre funzioni comunque indispensabili a garantire l'operatività dell'aeroporto in condizioni di elevata efficienza e sicurezza.

Il nuovo confronto tra le varie alternative evidenzia con maggior chiarezza anche l'effettivo utilizzo di suolo richiesto dalle diverse soluzioni, confrontando la dimensione delle aree attualmente allo stato naturale che verrebbero impermeabilizzate. Si sottolinea infatti che dei ca. 90 ha di acquisizione previsti dalla alternativa n. 7, solo una quota parte di essi (ca. 40 ha) verrà effettivamente utilizzata per lo sviluppo infrastrutturale, mentre la restante parte rimarrà nelle condizioni attuali.

Il nuovo documento Allegato 20 "Analisi ambientale delle alternative di insediamento", inoltre, differisce da quello precedente in merito ai parametri indagati.

Pur lasciando inalterata la logica di articolazione dei criteri di confronto, fondata sulla loro suddivisione in valenza tecnica e valenza ambientale, quest'ultima categoria è stata ampliata considerando anche il "Valore ecologico".

L'introduzione di detto criterio risulta quindi dirimente nella prospettiva indicata dalla richiesta in parola, dal momento che, al fine di calcolare il valore ecologico è stato applicato il metodo regionale STRAIN (Studio interdisciplinare sui RAPporti tra protezione della natura ed Infrastrutture) di Regione Lombardia.

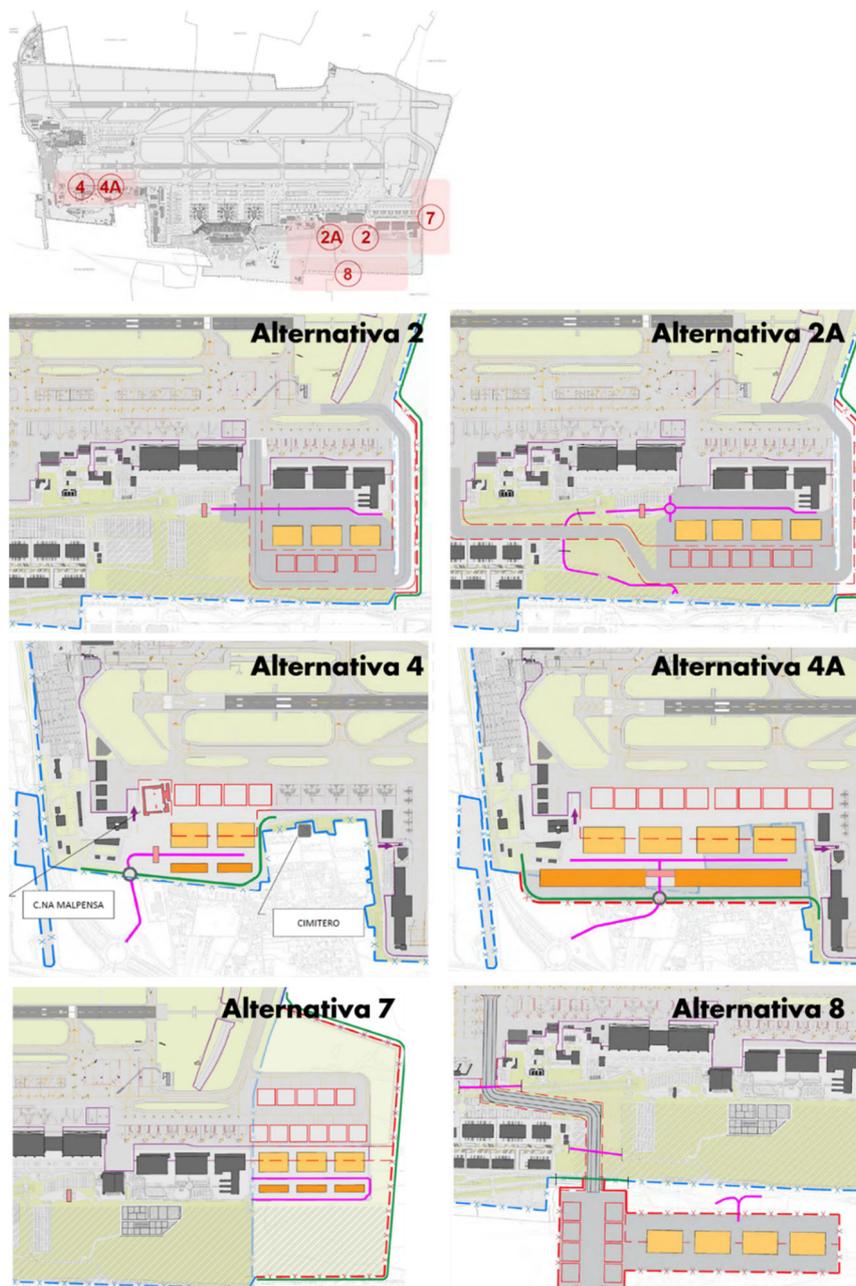


Figura 4 Quadro delle alternative

Entrando nel merito, come riportato nel citato Allegato 20, occorre da subito precisare che per Alternativa 7, questa va intesa corredata dagli interventi ambientali previsti (ammontanti a circa 108 ettari effettivi a fronte dei 40 ettari di interventi infrastrutturali) i quali, costituendo parte integrante del progetto stesso, sono stati computati ai fini della stima degli ettari equivalenti.

Posto che tale scelta progettuale porta ad un bilancio positivo, misurato in + 599 ettari equivalenti e che, in ragione di ciò, l'alternativa in questione risulta quella nettamente preferibile, per quanto riguarda le altre soluzioni si sottolinea che quella che presenta una più consistente perdita di valore naturale, espresso sempre in ettari equivalenti, è Alternativa 8, con un risultato di - 393 ha eq., subito seguita da Alternativa 2A con - 357 ha eq.

Chiarito quindi che sotto il profilo del Valore ecologico il confronto effettuato ha evidenziato, senza ombra di dubbio, come Alternativa 7 sia quella migliore, occorre ricordare che la scelta finale della soluzione di progetto è derivata da un insieme di parametri che prendono in considerazione sia altri criteri ambientali, quanto anche quelli tecnici.

A tal riguardo giova precisare che detta differenza tra categorie di criteri, ossia tra criteri tecnici e criteri ambientali, in realtà va intesa come modalità di prassi adottata al fine di meglio chiarire i profili di analisi adottati, e non come distinzione sostanziale.

Detti due profili sono, nella realtà, tra loro strettamente correlati in quanto il preferire una soluzione che, dal punto di vista dei soli criteri ambientali, presenta un risultato migliore e che al contempo, sotto il profilo tecnico, non risulta adeguata a soddisfare quelle esigenze di cui i criteri tecnici sono espressione, significa realizzare un'opera inutile o solo parzialmente utile e, pertanto, incrementare quei pur minori effetti ambientali negativi da questa generati.

In altri termini si potrebbe affermare che gli effetti ambientali di un'opera che non è in grado di rispondere agli obiettivi ed alle esigenze alla quale questa è preposta corrisponde a determinare un impatto effettivo di scala nettamente superiore di quella derivante dalla considerazione puntuale dei soli criteri ambientali.

Esemplificando, l'occupazione di suolo derivante dalla realizzazione di un piazzale aeromobili che comporta il dover eliminare gli stand destinati ai velivoli "wide body", previsti dal Masterplan per fronteggiare la domanda di sosta prodotta dall'aviazione commerciale passeggeri, come nel caso di Alternativa 4A, o che presenta una configurazione non adeguata rispetto ai fabbisogni previsti, come in quello di Alternativa 4, significa determinare una riduzione di valore ecologico la cui entità, risultando rispettivamente parzialmente o totalmente inutile, presenta una rilevanza ben superiore agli ettari equivalenti stimati attraverso il metodo STRAIN.

Per converso è possibile affermare che Alternativa 7, contemperando il soddisfacimento di entrambe le categorie di criteri di confronto, ossia risultando preferibile sia sotto il profilo tecnico che rispetto a quello ambientale, è con tutta evidenza quella preferibile.

4.3. COMPARTO ECOSISTEMI E VEGETAZIONE

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

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

RISPOSTA

Per quanto attiene la perdita di superfici naturali a causa dell'espansione di superfici artificiali prodotte dal progetto in esame, in particolare per il potenziamento dell'area Cargo City, è stato redatto tra le presenti integrazioni, uno specifico studio attinente alle superfici impermeabilizzate allo stato attuale e a quello di progetto: "Quantificazione del consumo di suolo e indici di impermeabilizzazione" (Allegato 5). Nel suddetto allegato sono riportati, sia numericamente che in forma grafica, le superfici permeabili/impermeabili attuali e future, che quindi forniscono informazioni relative alle superfici naturali/artificiali, contabilizzandone per ciascuna l'indice di permeabilità territoriale.

Rimandando al suddetto Allegato 5 per l'analisi completa, di seguito si riporta un'immagine e una tabella rappresentativi dei risultati ottenuti.



Figura 5 Aree permeabili/impermeabili – Stato di fatto (figura a sinistra) e Configurazione Masterplan 2035 (figura a destra)

	Stato di fatto	Scenario futuro*
--	----------------	------------------

	mq	%	mq	%
Superficie territoriale dell'intero sedime aeroportuale	≈12.200.000	-	≈13.100.000	-
di cui superficie permeabile	≈6.900.000	56,55%	≈6.642.800	50,70
di cui superficie non permeabile	≈5.300.000	43,45%	≈6.457.200	49,30
Indice permeabilità territoriale**		0,56		0,51
*Inclusa area acquisita				
**Indice di Permeabilità: $I_p = \text{Superficie permeabile} / \text{ST}$				

Tabella 1 Superfici permeabili/impermeabili e indici di permeabilità territoriale allo stato di fatto e nello scenario futuro

Al fine di valutare opportunamente la perdita di habitat nella zona relativa all'area cargo, è stata condotta, per un'area molto più ampia della zona cargo di progetto, un'opportuna analisi (SIA-Parte 2), con approfondimenti mediante rilievi specialistici (Allegato 8 dello SIA) e una conseguente stima dell'impatto nello SIA-Parte 4, in particolare nel paragrafo 7.2 "Stima degli impatti in fase di cantiere".

Il quadro derivante da detta analisi, restituito – a livello cartografico – attraverso la costruzione di strati informativi in ambiente GIS, risiede nella presenza di elementi ben conservati, i quali ancora mantengono le caratteristiche tipiche degli habitat originari, e di aree nelle quali – all'opposto – le comunità vegetali hanno perso la loro conformazione originale.

Quanto qui sinteticamente affermato risulta di palmare evidenza attraverso la sua rappresentazione quantitativa.

In buona sostanza, a fronte di un'area di indagine complessivamente pari a circa 355 ettari, è possibile osservare che solo il 15% circa sia rappresentato da habitat ben conservati, a fronte di un restante 85% costituito da habitat compromessi o ormai trasformati.

Tipologia vegetazionale / habitat	Area (ha)	Incidenza %
Brughiera ben conservata - habitat 4030	8,3	2,3%
Brughiera degradata - habitat 4030	17,0	4,8%
Ex brughiera - Molinieto - Ginestreto	43,1	12,1%
Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con Quercus robur (habitat 9190)	3,9	1,1%
Vegetazione ecotonale di tipo arbustivo-arboreo	39,6	11,1%
Robinetto e pruneto – ex querceti	243,1	68,3%
Praterie - habitat 6210	0,9	0,3%

Tabella 2 Area di studio: Tipologie vegetazionali / habitat

Tale circostanza ha indirizzato la progettazione degli interventi di inserimento ambientale sia in termini spaziali che sotto il profilo tipologico.

Dal punto di vista spaziale, l'ambito di intervento, ancorché limitarsi al solo intorno dell'area di intervento secondo la prassi consolidata, ha preso in considerazione circa 108 ettari, ossia una porzione territoriale pari ad oltre 2,5 volte quella oggetto dell'intervento infrastrutturale, ammontante a 40 ettari.

L'importante tema delle connessioni ecologiche è stato trattato approfonditamente (SIA- parte 2, paragrafo 4.5.2.2) evidenziando da subito che "Il territorio in esame ha la

particolarità di essere al margine tra due regioni: la Lombardia, regione nella quale ricade l'intervento, e il Piemonte; il confine è rappresentato dal fiume Ticino. Una casistica come quella in esame per un esame esaustivo a livello di rete ecologica deve necessariamente prendere spunto da tutti gli elementi pianificatori presenti sia a livello regionale che provinciale.....omissis 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)".

Ai fini della stima dell'interferenza sulla connettività ecologica è opportuno considerare il ruolo che gli habitat, interessati dall'ampliamento dell'aeroporto, rivestono nel sistema della rete: la maggior parte di essi, infatti, ha subito grandi modificazioni in termini di patrimonio vegetale, compromettendo la loro valenza ecologica. Essi costituiscono piuttosto un ecosistema, formato da singoli frammenti e tasselli che, se opportunamente valorizzati e riconnessi alla maglia ecologica del contesto in cui si inseriscono, potrebbero essere funzionali alla riconnessione locale del territorio e alla sua valorizzazione. Le specie vegetali che caratterizzano tali sistemi verdi sono prevalentemente costituite da vegetazione infestante ed esotica che, in quanto tale, non genera effetti positivi e può funzionare da corridoio ecologico negativo facilitando il trasferimento di specie vegetali o animali alloctone e favorendo lo sviluppo di specie marginali e generaliste. Quanto appena detto viene gestito mediante gli interventi di inserimento ambientale prevedendo, nell'intorno aeroportuale, la sostituzione di tali specie con quelle autoctone.

In considerazione degli interventi di inserimento ambientale previsti dal Piano, si attende un miglioramento dello stato attuale grazie all'incremento del livello di naturalità e di biodiversità, nonché del potenziamento degli habitat e della connettività ecologica. Tale miglioramento è incrementato dalla nuova configurazione progettuale, che prevede la rimodulazione del tracciato della variante della Sp14 e la delocalizzazione in altri differenti ambiti del Polo polifunzionale proposto nello SIA, conseguente al recepimento delle istanze formulate nelle richieste presentate da MiTE e Regione Lombardia.

In particolare per quanto concerne gli effetti derivanti dalla configurazione aeroportuale di MP2035 sulla connettività ecologica e, segnatamente sulla Rete Ecologica Regionale (RER), l'intervento ricade nell'ambito di un elemento primario, quindi considerando solo l'aspetto costruttivo relativo all'area cargo, trattandosi di una perdita di aree naturali sostituite da superfici artificiali, si configura come un elemento negativo rispetto alla funzione dell'elemento della rete ecologica nel quale ricade. Andando a valutare l'intervento nella sua interezza, quindi comprendendo non solo l'area cargo, ma anche tutti gli interventi mitigativi previsti, si ha complessivamente un miglioramento dell'area dal punto di vista floristico-vegetazionale, e quindi degli habitat, infatti a fronte di una sottrazione di un'area di 40 ha, in buona parte degradata, si ha il miglioramento di un'area di 108 ha. Anche per quanto riguarda la fauna, sebbene la sottrazione di habitat disponibile si rifletta negativamente sulla dinamica delle popolazioni presenti, il miglioramento della qualità di un'ampia zona, sempre all'interno di un elemento primario della RER, porta a favorire non solo le specie già presenti, ma si potrebbero creare nuovi fonti trofiche e/o siti di riposo/rifugio e/o siti idonei alla nidificazione per altre specie faunistiche presenti in zone limitrofe.

Nell'ambito della RER, per la descrizione del settore ecologico nel quale ricade l'intervento in esame, si evidenzia già che l'aeroporto si inserisce in un *contesto permeato da una fitta matrice urbana e da una rete di infrastrutture lineari che ne frammentano la continuità ecologica*, quindi tra le varie azioni da favorire vi è proprio la *realizzazione di nuove unità ecosistemiche e di interventi di deframmentazione ecologica che incrementino la connettività*.

Se da un lato quindi non si può negare la perdita di alcune porzioni di habitat, ricadenti in un elemento primario della RER, allo stesso tempo è evidente che gli interventi mitigativi previsti sono proprio volti a ricreare habitat, di qualità superiore a quelli attualmente presenti, che favoriscano la connettività ecologica con quelli esistenti nell'intorno dell'aeroporto.

Quanto riportato in merito alla RER si estende anche alla Rete Ecologica della Provincia di Varese, in quanto si deve considerare l'intervento nella sua interezza, cioè comprensivo delle opere infrastrutturali e degli interventi ambientali. L'analisi condotta nelle note precedenti per la RER, è valida anche per la REP di Varese: se da un lato quindi non si può negare la perdita di alcune porzioni di habitat, ricadenti in un elemento primario della REP, allo stesso tempo è evidente che gli interventi mitigativi previsti sono proprio volti a ricreare habitat, di qualità superiore a quelli attualmente presenti, che favoriscano la connettività ecologica con quelli esistenti nell'intorno dell'aeroporto.

Inoltre è stato predisposto uno specifico studio "Bilancio Ecologico del Suolo" (Allegato 25), atto a stimare il valore ecologico dell'area interessata dal progetto allo stato attuale e nello scenario previsionale, comprensivo di tutti gli interventi mitigativi previsti e trattati nell'ambito dello SIA.

Gli esiti dello studio, al quale si rimanda per approfondimenti, hanno condotto a concludere che, sebbene l'ampliamento dell'area cargo comporti una diminuzione del valore ecologico dell'area, come ci si attende in conseguenza della perdita di habitat naturali, la contemporanea realizzazione delle mitigazioni previste, porta nel complesso ad uno scenario previsionale con un valore ecologico superiore all'attuale.

Infine, sempre per quanto concerne gli effetti derivanti dalla configurazione aeroportuale di MP2035 sulla connettività ecologica e, segnatamente, quello derivante sul corridoio tra area boschiva a Sud e il parco del Ticino a Nord-Ovest dalla saldatura tra le aree artificiali della nuova area cargo e quelle esistenti lungo la statale, si ritiene che una chiara risposta a tal proposito sia resa dall'analisi della rete ecologica del Parco del Ticino, così come rappresentata sul sito web istituzionale dell'Ente Parco (cfr. Figura 6).

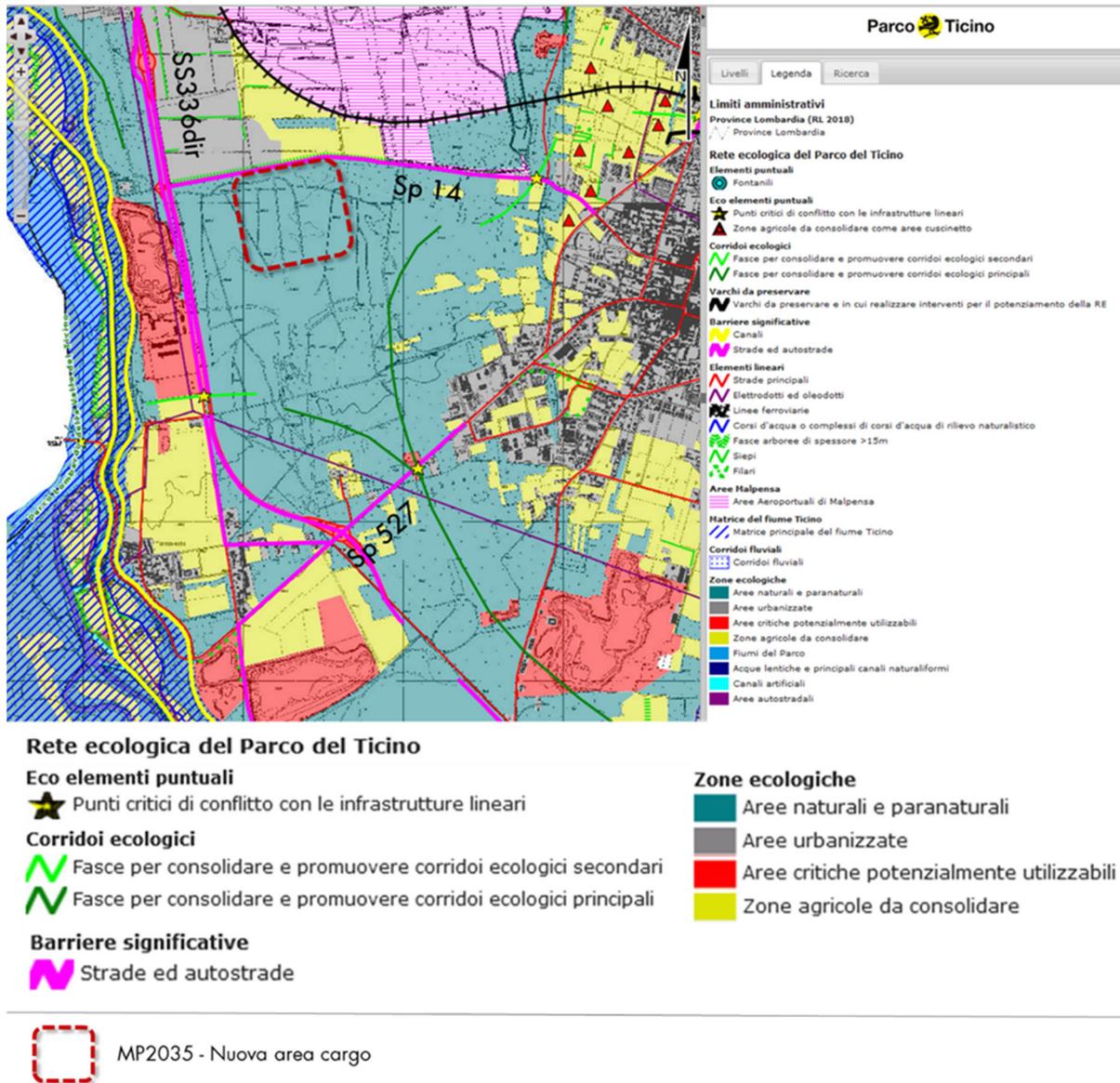


Figura 6 Sovrapposizione della Nuova area cargo alla carta della rete ecologica del Parco del Ticino
(Fonte: Elaborazione da <http://parcoticino.r3-gis.com>)

Come si evince dalla Figura 6, la cartografia in questione definisce chiaramente i rapporti esistenti e pianificati tra l'area verde posta a Sud dell'attuale sedime aeroportuale, classificata come zona ecologica "Aree naturali e paraturali", e le restanti zone del territorio del parco, individuando nella SS336dir e nelle strade provinciali Sp14 ed Sp527 le "barriere significative" ed i conseguenti "punti di conflitto con le infrastrutture lineari". Se quindi, già allo stato attuale, la rete viaria esistente, unitamente alle "Aree critiche potenzialmente utilizzabili" sono riconosciute come elemento di interruzione della connettività ecologica intercorrente tra l'area a verde posta a Sud dell'aeroporto ed il corridoio ecologico del Fiume Ticino ("Matrice principale del fiume Ticino"), un ulteriore elemento utile alla comprensione dei termini in cui la Nuova area cargo possa modificare detta connettività è dato dalla sua stessa localizzazione.

Posto che già nella sua originaria configurazione di progetto, la Nuova area cargo, essendo posta in affiancamento stretto alle preesistenti aeroportuali, non determinava alcuna frammentazione degli habitat esistenti, a seguito della sua rimodulazione conseguente al recepimento delle istanze formulate nelle richieste presentate da MiTE e Regione Lombardia, detta area risulta del tutto marginale rispetto ai corridoi ecologici, classificati come "Fasce per consolidare e promuovere corridoi ecologici secondari" e come "Fasce per consolidare e promuovere corridoi ecologici principali", individuati nella rete ecologica del Parco del Ticino (cfr. Figura 6).

In altri termini, grazie alla rimodulazione del tracciato della variante della Sp14 ed alla delocalizzazione in altri differenti ambiti del Polo polifunzionale proposto nello SIA, la Nuova area cargo si configura come una sorta di addendum all'attuale organismo aeroportuale che, in alcun modo, entra in relazione con i corridoi ecologici previsti dal Parco del Ticino e che, soprattutto, non modifica affatto le previsioni di riconnessione della connettività ecologica ("Aree critiche potenzialmente utilizzabili"; "Fasce per consolidare e promuovere corridoi ecologici secondari"; "Fasce per consolidare e promuovere corridoi ecologici principali") contenute nella carta della rete ecologica.

IMPATTI RISPETTO ALL'HABITAT DI BRUGHIERA

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

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

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

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

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

Pertanto, rispetto all'alternativa 0, la previsione preclude la possibilità di riqualificare un'area molto più ampia corrispondente ai due nuclei di brughiera (vedi figura n. 6), vocata all'instaurarsi di ambienti aperti peculiari e relittuali, in contrasto con la direttiva habitat che all'art 2 si pone tra gli obiettivi la salvaguardia degli habitat e della loro potenzialità 92/43/CEE, da attuarsi tramite interventi di ripristino. Sotto il profilo ecologico, l'area destinata a polo logistico per il traffico merci ricade in un elemento primario della RER, riconosciuta come infrastruttura prioritaria del PTR. Rispetto all'attuazione della RER, il PTR asserisce che "le trasformazioni in grado di compromettere le condizioni esistenti di naturalità e/o funzionalità ecosistemica (connettività ecologica, produzione di biomasse in habitat naturali...) siano in genere da evitare accuratamente". Regione Lombardia, riprendendo questo principio di salvaguardia ecologica, nella tabella 2.5 Allegato 7 della DGR n. 8/10962 del 30.12.2009 dettaglia le regole e gli indirizzi della pianificazione territoriale per unità funzionale della RER. Al fine di garantire un'adeguata conservazione delle emergenze naturalistiche ed ecologiche del territorio, all'interno degli elementi di primo livello, come criterio ordinario la tabella suddetta raccomanda di coerenza le scelte progettuali e di governo del territorio agli obiettivi della Rete Ecologica Regionale, evitando l'eliminazione degli elementi naturali. Contestualmente al rispetto delle condizionalità, l'attività di pianificazione deve declinarsi in opportunità, indirizzando gli sforzi progettuali all'interno delle aree afferenti al progetto di RER, quale sito preferenziale per la realizzazione di interventi di riqualificazione e potenziamento della funzionalità ecologica.

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

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

RISPOSTA

Per quanto attiene la distribuzione della brughiera e gli aspetti qualitativi, si può fare riferimento allo studio botanico predisposto in seguito a rilievi specialistici eseguiti tra il 2016 e il 2019 (allegato 8 dello SIA), e che hanno riguardato l'intera area naturale che si trova a Sud dell'aeroporto, delimitata dalle strade SP14, SS336dir, SP527 e SP40. L'area di studio è stata scelta al fine di fornire un quadro completo delle conoscenze, per potere poi valutare correttamente impatti ambientali sulla flora e sugli habitat, e di conseguenza sulla fauna, dovuti all'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa all'interno delle aree naturali del Parco Lombardo della Valle del Ticino situate a Sud dell'aeroporto. In particolare, per quanto attiene la brughiera, nel suddetto studio botanico si specifica che l'area ricade nel biotopo oggetto di una proposta di riconoscimento a SIC/ZPS "Brughiere di Malpensa e di Lonate".

Nell'area di studio la brughiera si distribuisce in due zone, una a Nord e l'altra a Sud della via Gaggio; quella a Nord è interessata dall'ampliamento dell'aeroporto. Nell'ambito del suddetto studio sono stati eseguiti diversi rilievi nelle brughiere, considerando l'interesse conservazionistico di tale habitat, anche per delineare i fattori di minaccia. Tra i vari risultati delle analisi condotte vi è stato quello di distinguere le brughiere ben conservate da quelle degradate: dalla distribuzione dei due suddetti aspetti della brughiera (cfr. Figura 7) si nota

come siano davvero poche le superfici di habitat ben conservato ricadenti nell'area di ampliamento.

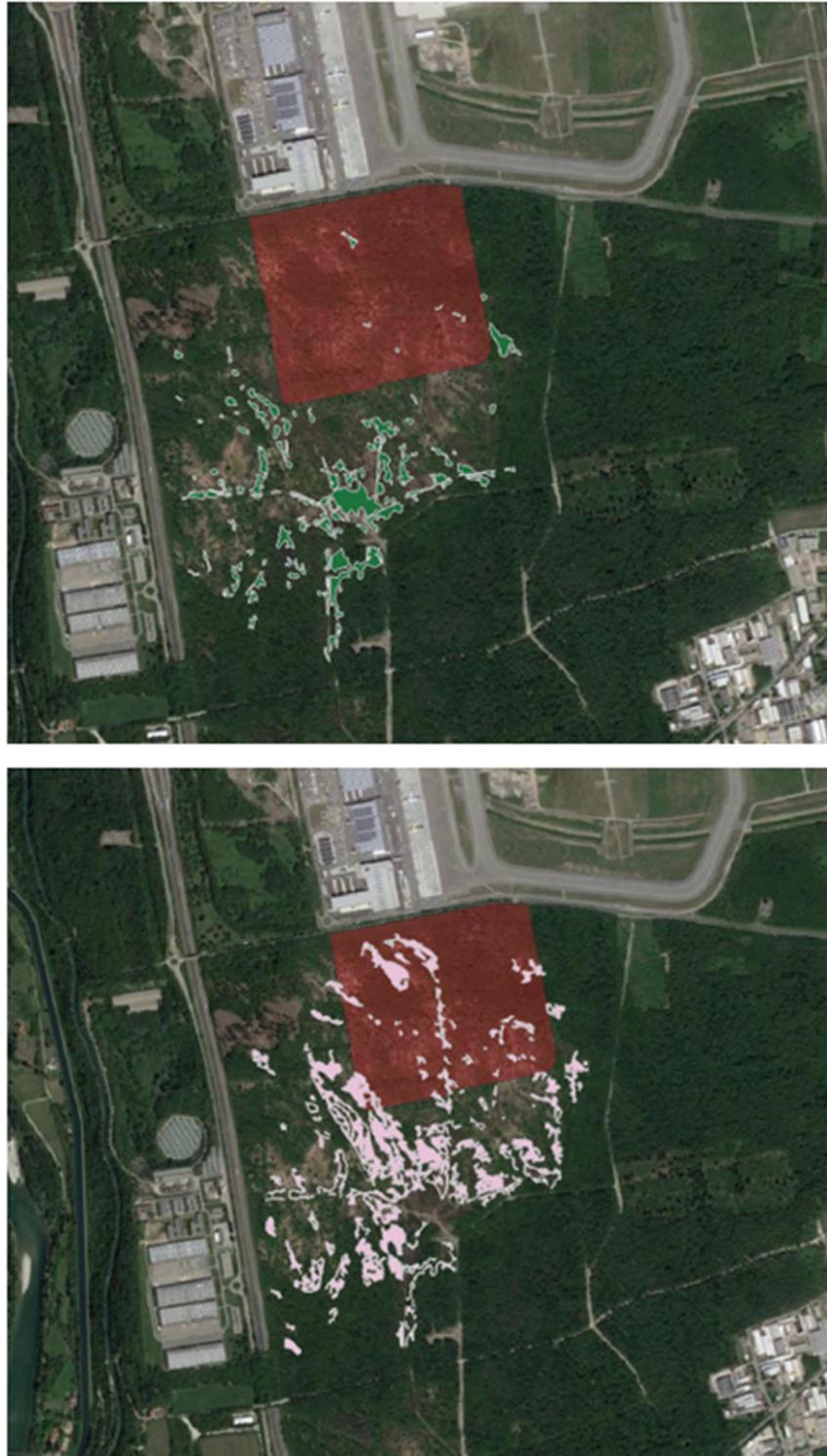


Figura 7 Figura sopra habitat 4030 ben conservato, figura sotto habitat 4030 degradato. In retinato rosso la zona di espansione dell'area cargo

Le immagini successive, tratte dal progetto sperimentale "Recupero della brughiera di Lonate", 2018-2023, condotto da Bird Control Italy su incarico SEA, illustrano alcune zone di brughiera degradate (cioè soggette ad invasione di altre specie) e post sfalci eseguiti per testare modalità di recupero, quindi riportate a condizioni "indisturbate".

PRE INTERVENTI



POST INTERVENTI



Figura 8 esempi di interventi di sfalci per la riduzione del degrado della brughiera di Lonate

L'habitat 4030 occupa, a livello regionale, 407,86 ettari, quindi se si considera l'intera superficie di habitat 4030 persa (comprendendo anche l'aspetto degradato), ne costituisce lo 0,67%, mentre se si considera solo la superficie di habitat 4030 ben conservato sottratto, esso è lo 0,026% di quello presente nella Regione Lombardia. Si specifica che per la distribuzione dell'habitat 4030 nella Regione si è fatto riferimento ai dati disponibili sul sito della Regione (shape riportanti la distribuzione degli habitat di interesse comunitario (Allegato I, Direttiva 92/43/CEE)).

	Area di intervento (ha)	Perdita habitat 4030 rispetto alla distribuzione regionale (%)
Perdita di habitat 4030 ben conservato	0,10	0,026
Perdita di brughiera degradata sottratta	2,63	0,644
Perdita di brughiera totale	2,73	0,67

Tabella 3 Superficie di habitat 4030 perso per il progetto e percentuale rispetto alla sua distribuzione regionale

In merito al discorso del potenziale recupero dell'habitat, da attuare possibilmente dove esso era presente originariamente, in considerazione delle condizioni edafiche particolari necessarie allo sviluppo delle brughiere, occorre considerare che le superfici più estese di tale habitat, sia esso ben conservato che in forma degradata, si rinvergono esternamente all'area interessata dallo sviluppo dell'area cargo. In particolare lo sviluppo della brughiera si ha proprio laddove sono previsti gli interventi mitigativi, tra i quali appunto quelli per il recupero e/o la ricostituzione delle brughiere.

In particolare si sottolinea che a fronte della perdita di piccole aree disgiunte di brughiera, per un totale di circa 2,73 ettari, gli interventi di recupero degli ambiti di brughiera esistenti e reintroduzione di nuovi ambiti di brughiera, interessano complessivamente una superficie di 41,64 ettari. L'area complessiva di brughiera al termine del progetto è notevolmente maggiore di quella sottratta dallo stesso ed è il doppio di quella attualmente presente, che è di 21,07 ettari. Per il dettaglio dei suddetti valori, facendo anche la distinzione tra i due aspetti principali della brughiera, si può fare riferimento alla tabella seguente.

	Brughiera ben conservata (ha)	Brughiera degradata (ha)	Brughiera totale (ha)
Stato di fatto	6,92	14,15	21,07
Sottratta dal progetto	0,10	2,63	2,73
Scenario previsionale con mitigazioni	41,64		41,64

Tabella 4 Superficie della brughiera allo stato attuale e in quello di progetto

Quanto detto sulla brughiera ha ripercussioni anche sulle specie faunistiche che la caratterizzano o la frequentano almeno per una parte del proprio ciclo biologico, infatti la riduzione del suddetto habitat significa una riduzione di habitat faunistici relativi anche a specie di elevato interesse conservazionistico. La ricostituzione e/o il recupero delle brughiere comporta quindi una compensazione alla perdita di superficie disponibile nell'areale delle specie faunistiche.

La brughiera è un habitat estremamente complesso e dinamico; senza interventi costanti, specie arboree pioniere e anche specie alloctone, tenderebbero ad espandersi trasformando la brughiera in un ambiente forestale più stabile.

Sarà quindi redatto, e poi attuato, uno specifico piano dettagliato relativo sia alle azioni di recupero che a quelle di ricostituzione di habitat di brughiera (nell'ambito del più generale piano di realizzazione e gestione/manutenzione degli interventi a verde), che terranno conto anche della comunità faunistica attualmente presente nell'area e delle variazioni nel tempo in

base all'evoluzione degli interventi mitigativi suddetti. Sarà eseguito, quindi, un monitoraggio sia floristico-vegetazionale che faunistico dell'area di intervento al fine di verificare la ricostituzione dell'habitat nella sua interezza.

Tra le operazioni preliminari sarà ad esempio prevista un'analisi pedologica su un campione rappresentativo, al fine di valutare il livello di trofia del suolo (in particolare quantificazione di azoto totale, fosforo assimilabile, potassio scambiabile e materia organica) e di alcuni parametri chimico-fisici (tessitura, pH, calcare totale e attivo).

Per l'approvvigionamento di materiale di propagazione, tra il quale semi e piante di *Calluna vulgaris*, in parte si utilizzerà quello recuperato opportunamente dalle zone interessate dall'area cargo e per il resto si farà riferimento al Centro Flora Autoctona della Regione Lombardia e/o ad eventuali altri Enti in grado di garantirne l'autoctonia e la specifica provenienza. Si prediligerà l'utilizzo di piante messe a dimora, in quanto dati derivanti da esperienze di ripristino della brughiera hanno mostrato che l'utilizzo di piante messe a dimora ha maggiori possibilità di successo rispetto all'impiego dei semi.

Il materiale di risulta degli sfalci, necessari alla conservazione dell'habitat, sarà asportato al fine di evitare un eccessivo arricchimento di sostanza organica che, decomponendosi, altererebbe la composizione pedologica tipica.

In particolare la redazione del citato piano e le successive fasi attuative saranno eseguite da professionisti specializzati.

In particolare si terrà conto delle varie informazioni disponibili, anche relative ad esempi di ricostituzione di brughiere in Lombardia, tra le quali si citano, a titolo esemplificativo ma non esaustivo:

- "Coltiviamo" la brughiera. Progetto per il ripristino di lembi di brughiera nel Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate, per il recupero di ambienti in via di rarefazione e come sistema di gestione naturalistica delle servitù degli elettrodotti. Relazione finale. Tosi G. (supervisione scientifica), Cerabolini B.E.L., Martinoli A. (coordinamento), Brusa G., Preatoni D.G., Bisi F., Castiglioni L.R., Macchi S., Morelli C.E., Spada M., (a cura di), 2011.
- LIFE GESTIRE 2020 - Nature Integrated Management to 2020 - Azione A.17 – Redazione delle "Linee guida per la gestione degli spazi a servizio degli elettrodotti (aree sottostanti e di rispetto)" e redazione di schede tecniche d'intervento per la gestione e il miglioramento dell'habitat 4030 nella regione biogeografica continentale di Regione Lombardia nell'ambito del Progetto LIFE IP GESTIRE 2020. Linee guida e schede tecniche per la gestione habitat 4030 – Relazione finale (Zavagno F. e D'Auaria G., (a cura di), 2020).
- Protocollo operativo per il monitoraggio regionale degli habitat di interesse comunitario in Lombardia. Versione 1.1. Università degli Studi dell'Insubria - Fondazione Lombardia per l'Ambiente, Osservatorio Regionale per la Biodiversità di Regione Lombardia. Brusa G., Cerabolini B.E.L., Dalle Fratte M., De Molli C., 2017.
- Formulazione del programma di monitoraggio scientifico della rete Azione D1. Progetto LIFE GESTIRE. ERSAF e Università degli Studi dell'Insubria- Dipartimento di Scienze Teoriche e Applicate. AA.VV. 2014.
- Progetto sperimentale "Recupero della brughiera di Lonate", 2018-2023, condotto da Bird Control Italy su incarico SEA e in coordinamento con il Parco del Ticino.

L'intervento di espansione a sud dell'aeroporto ricade nell'ambito di un elemento primario della Rete Ecologica Regionale (RER), quindi considerando solo l'aspetto costruttivo relativo all'area cargo, trattandosi di una perdita di aree naturali sostituite da superfici artificiali, si

configura come un elemento negativo rispetto alla funzione dell'elemento della rete ecologica nel quale ricade. Andando a valutare l'intervento nella sua interezza, quindi comprendendo non solo l'area cargo, ma anche tutti gli interventi mitigativi previsti, si ha complessivamente un miglioramento dell'area dal punto di vista floristico-vegetazionale, e quindi degli habitat, infatti a fronte di una sottrazione di un'area di 40 ha, in buona parte degradata, si ha il miglioramento di un'area di 108 ha. Anche per quanto riguarda la fauna, sebbene la sottrazione di habitat disponibile si rifletta negativamente sulla dinamica delle popolazioni presenti, il miglioramento della qualità di un'ampia zona, sempre all'interno di un elemento primario della RER, porta a favorire non solo le specie già presenti, ma si potrebbero creare nuovi fonti trofiche e/o siti di riposo/rifugio e/o siti idonei alla nidificazione per altre specie faunistiche presenti in zone limitrofe.

Nell'ambito della RER, per la descrizione del settore ecologico nel quale ricade l'intervento in esame, si evidenzia già che l'aeroporto si inserisce in un *contesto permeato da una fitta matrice urbana e da una rete di infrastrutture lineari che ne frammentano la continuità ecologica*, quindi tra le varie azioni da favorire vi è proprio la *realizzazione di nuove unità ecosistemiche e di interventi di deframmentazione ecologica che incrementino la connettività*. Se da un lato quindi non si può negare la perdita di alcune porzioni di habitat, ricadenti in un elemento primario della RER, allo stesso tempo è evidente che gli interventi mitigativi previsti sono proprio volti a ricreare habitat, di qualità superiore a quelli attualmente presenti, che favoriscano la connettività ecologica con quelli esistenti nell'intorno dell'aeroporto.

Il miglioramento complessivo, dal punto di vista ecologico, dell'area, comprensiva sia delle opere infrastrutturali che degli interventi ambientali, è stato approfondito nella già citata relazione "Bilancio ecologico del suolo" (Allegato 25).

Infine in relazione alle altre alternative progettuali possibili, è stato redatto uno specifico approfondimento "Le alternative di progetto", atto a valutare i possibili impatti ambientali derivanti da ciascuna e la suddetta analisi, alla quale si rimanda per le specifiche, ha portato a concludere che il progetto presentato, con espansione a sud, è il meno impattante.

PROGETTO DI COMPENSAZIONE

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

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

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

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

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

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

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

Entrando nel merito del progetto di compensazione proposto si evidenziano gli elementi di criticità utili ad una sua riformulazione (anche entro l'alternativa ex-2, proprio in ragione dell'ipotesi sopra indicata). Le azioni previste dal progetto modificano in modo significativo la connotazione prevalente dell'area che attualmente risulta formata da spazi aperti intervallati a da fasce ecotonali, stadi arbustivi e fasce boscate, quest'ultime con estensioni maggiori a ovest del comparto. La salvaguardia degli spazi aperti, in progressiva contrazione per le tendenze naturali al rimboschimento e per mancata gestione legata all'abbandono di attività antropiche, rappresenta un elemento essenziale per la tutela della biodiversità. Tali ambienti, oltre a creare una diversificazione ambientale, costituiscono il terreno di caccia per molti rapaci e la loro chiusura determina una grave perdita ecologica.

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

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

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

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

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

RISPOSTA

Rispetto alla indicazione iniziale prevista dal Masterplan, il nuovo tracciato della SP 14 era già stato modificato in sede di Studio di Impatto Ambientale per ridurre le ricadute prodotte sull'ambiente dalla nuova infrastruttura, apportando modeste variazioni del tracciato per ridurre il consumo di suolo e limitare l'interferenza con le aree di brughiera non interessate dall'ampliamento.

Per quanto l'area di sedime che sarebbe risultata interclusa tra il nuovo tracciato e l'attuale margine sud dell'aeroporto non sarebbe stato interessato da interventi infrastrutturali, si riconosce la validità dell'osservazione in termini di incremento della frammentazione ecologica che ne sarebbe derivata.

Sulla base quindi di tale richiesta è stata sviluppata una soluzione alternativa il cui nuovo tracciato costeggia maggiormente l'ampliamento dell'area cargo e, di conseguenza, limita quanto più possibile la frammentazione del territorio, distaccandosi dal limite aeroportuale quanto necessario per garantire i corretti raggi di curvatura. In Allegato 8 è riportato un elaborato grafico che illustra il tracciato ipotizzato.

Questa soluzione mantiene pertanto inalterata la continuità agli ambiti naturali attuali del Parco del Ticino della zona di ca. 30 ha posta ad ovest del previsto futuro sviluppo dell'area cargo. Il tracciato sviluppato, pur a livello di progetto di fattibilità è tecnicamente adeguato e coerente con le norme progettuali di riferimento e prevede anche il riposizionamento dell'attuale pista ciclabile.

Come noto, il tema degli interventi di inserimento ambientale e territoriale era stato già affrontato in sede di Studio di impatto ambientale (Relazione generale – Parte P4 – Cap. 22) attraverso un articolato di proposte è stato modificato in recepimento delle richieste presentate da MiTE nella nota prot- 0038041 e da Regione Lombardia, così come graficamente rappresentato nell'Allegato 30 – Tav. 02 alla presente relazione.

Tutta la zona circostante la nuova area cargo, derivante dalla rimodulazione del tracciato della variante della Sp14 e dalla delocalizzazione in altri differenti ambiti del Polo polifunzionale proposto nello SIA, ha una estensione superiore ai 100 ettari e sarà interessata dagli interventi mitigativi e quindi riqualficata. I nuovi habitat, alcuni di interesse comunitario, ricostituiti nell'intorno della nuova area cargo, a seguito delle mitigazioni previste, quindi non saranno sottoposti a futuri progetti di espansione aeroportuale.

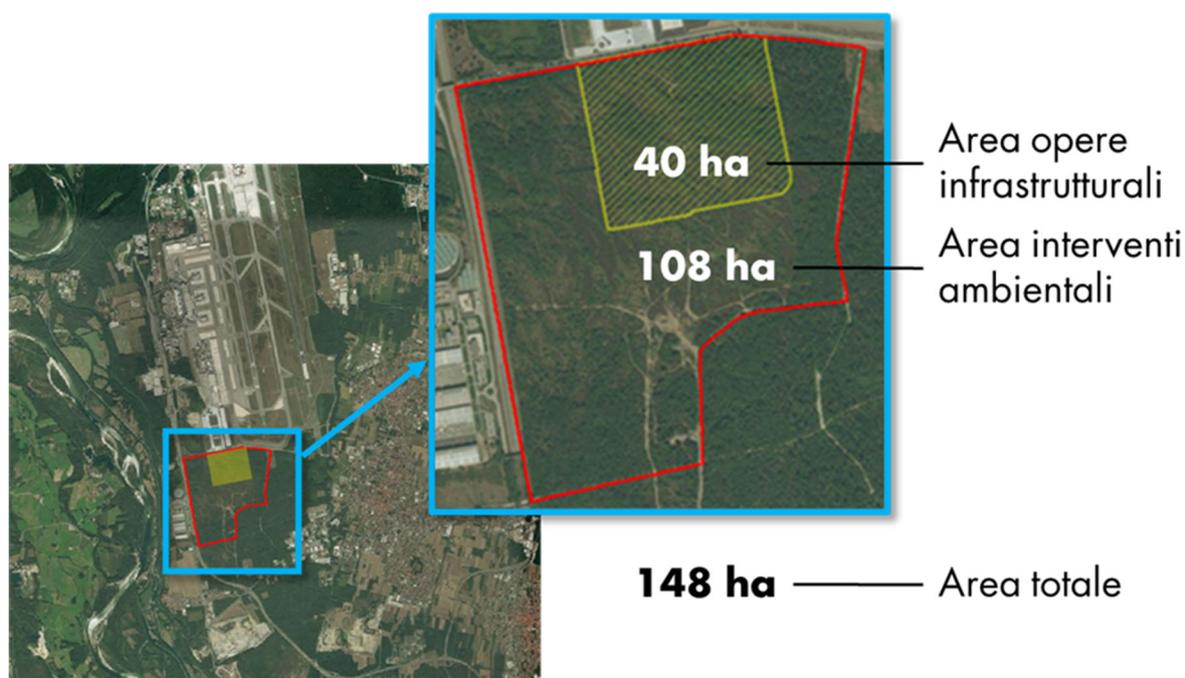


Figura 9 Quantificazione complessiva delle aree per tipologia di intervento

Inoltre è stato predisposto uno specifico studio "Bilancio Ecologico del Suolo" (Allegato 25), atto a stimare il valore ecologico dell'area interessata dal progetto allo stato attuale e nello scenario previsionale, comprensivo di tutti gli interventi mitigativi previsti e trattati nell'ambito dello SIA.

Gli esiti dello studio, al quale si rimanda per approfondimenti, hanno condotto a concludere che, sebbene l'ampliamento dell'area cargo comporti una diminuzione del valore ecologico dell'area, come ci si attende in conseguenza della perdita di habitat naturali, la contemporanea realizzazione delle mitigazioni previste, porta nel complesso ad uno scenario previsionale con un valore ecologico superiore all'attuale. A questo esito, quindi, concorrono le mitigazioni citate e descritte nello SIA.

In merito alle suddette mitigazioni si ricorda che esse consistono in:

- *Recupero degli ambiti di brughiera esistenti* (Categoria 1), comprendente il restauro della struttura verticale e orizzontale delle comunità, il controllo e la riduzione delle specie legnose invasive, miglioramento della composizione floristica (incremento della biodiversità vegetale) attraverso la reintroduzione delle specie tipiche degli ambienti di brughiera
- *Restituzione e reimpianto dei boschi sottratti e della brughiera negli arbusteti e nelle aree di ex brughiera* (Categoria 2), secondo la seguente articolazione degli interventi:
 - Nelle aree arboreo-arbustive ed in quelle di ex brughiera sono previsti interventi di rimozione della vegetazione arborea infestante, la pulizia del terreno e l'allontanamento dei materiali vegetali di risulta, nonché la piantumazione di masse o macchie arboree con specie autoctone.
 - Nelle aree di ex brughiera sono previsti interventi di rimozione della vegetazione arborea infestante, lavorazioni del terreno per preparare l'impianto e successiva piantumazione
- *Riquilibratura dei soprassuoli forestali* contro la robinia e il ciliegio tardivo (Categoria 3), comprendente interventi diretti al contenimento e, possibilmente, all'eradicazione dei singoli individui arborei di specie esotiche, la piantumazione di specie forestali autoctone in piccoli gruppi capaci di competere con le specie alloctone, nonché interventi gestionali rivolti a contenere la rinnovazione spontanea di specie forestali esotiche (ricacci dalle ceppaie, semenzali, ecc.).

Nelle successive fasi progettuali si potrà scendere nel dettaglio degli interventi mitigativi (fasi di realizzazione, specie vegetali da impiegare, sedi d'impianto, aree interessate dai vari habitat, ecc.) e solo in quelle fasi si potrà stabilire, anche in base alla situazione presente, un giusto equilibrio tra zone boscate, aree aperte e vegetazione arbustiva, al fine di ricostituire habitat caratteristici dell'area e un opportuno grado di eterogeneità che migliora la qualità dell'area, rendendola idonea ad un numero maggiore di specie. Nell'ambito di queste fasi si potrà quindi stabilire, in base allo stato effettivo della vegetazione presente, come ad esempio nel caso dell'*Euphrasia cisalpina*, l'effettiva conservazione o opportuno espianto/conservazione/successivo reimpianto degli esemplari presenti e l'eventuale introduzione di nuovi.

Nelle successive fasi progettuali sarà quindi redatto uno specifico piano relativo alla realizzazione e gestione/manutenzione degli interventi mitigativi, nell'ambito del quale saranno dettagliate tutte le azioni da svolgere, con opportuna indicazione delle modalità operative, della programmazione temporale e tutte le specifiche necessarie, prima per la realizzazione degli interventi e poi per la gestione/manutenzione degli stessi.

In particolare, data la complessità e difficoltà di ripristino della brughiera, saranno fornite informazioni specifiche ad essa e, come già esposto nella risposta all'osservazione precedente, per la stesura del suddetto piano, che sarà effettuata da professionisti specializzati, si terrà conto della bibliografia e delle linee guida disponibili, con analisi di

interventi identici già attuati, soprattutto in Lombardia. Tra i riferimenti disponibili si citano, a titolo esemplificativo, ma non esaustivo:

- “Coltiviamo” la brughiera. Progetto per il ripristino di lembi di brughiera nel Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate, per il recupero di ambienti in via di rarefazione e come sistema di gestione naturalistica delle servitù degli elettrodotti. Relazione finale. Tosi G. (supervisione scientifica), Cerabolini B.E.L., Martinoli A. (coordinamento), Brusa G., Preatoni D.G., Bisi F., Castiglioni L.R., Macchi S., Morelli C.E., Spada M., (a cura di), 2011.
- LIFE GESTIRE 2020 - Nature Integrated Management to 2020 - Azione A.17 – Redazione delle “Linee guida per la gestione degli spazi a servizio degli elettrodotti (aree sottostanti e di rispetto)” e redazione di schede tecniche d’intervento per la gestione e il miglioramento dell’habitat 4030 nella regione biogeografica continentale di Regione Lombardia nell’ambito del Progetto LIFE IP GESTIRE 2020. Linee guida e schede tecniche per la gestione habitat 4030 – Relazione finale (Zavagno F. e D’Auria G., (a cura di), 2020).
- Protocollo operativo per il monitoraggio regionale degli habitat di interesse comunitario in Lombardia. Versione 1.1. Università degli Studi dell’Insubria - Fondazione Lombardia per l’Ambiente, Osservatorio Regionale per la Biodiversità di Regione Lombardia. Brusa G., Cerabolini B.E.L., Dalle Fratte M., De Molli C., 2017.
- Formulazione del programma di monitoraggio scientifico della rete Azione D1. Progetto LIFE GESTIRE. ERSAF e Università degli Studi dell’Insubria- Dipartimento di Scienze Teoriche e Applicate. AA.VV. 2014.

Nell’ambito della parte del piano relativa alla gestione/manutenzione degli interventi, saranno presenti tutti gli elementi caratteristici di questo tipo di piano (interventi di potatura, sfalci, sostituzione di piante morte o deperite, ecc.), comprese le indicazioni sulla rimozione del materiale vegetale tagliato, individuando eventuali possibili utilizzi della biomassa prodotta, nell’ambito della filiera locale.

Ad esempio la natura stessa della brughiera può essere conservata solo tramite opportuni interventi, quali ad esempio gli sfalci, al fine di evitare che l’habitat evolva in una formazione chiusa.

Inoltre sarà redatto un piano di gestione e recupero della biomassa legnosa, derivante dalle operazioni di taglio della vegetazione prodotta dalla realizzazione dell’opera in progetto, intesa nella sua globalità (opere infrastrutturali ed opere ambientali).

L’aver previsto interventi quali la rimozione della vegetazione arborea infestante o l’eradicazione dei singoli individui arborei di specie esotiche, infatti allo stato attuale non consente una quantificazione degli individui coinvolti e, conseguentemente, l’elaborazione del suddetto piano.

Il piano di riutilizzo della biomassa legnosa, come detto, sarà redatto nelle successive fasi di progettazione, anche in accordo con ARPA, nella presente fase è tuttavia possibile anticiparne i principali criteri guida.

Tali criteri possono essere così identificati:

- Espianto e opportuna conservazione in idonee zone di stoccaggio temporaneo (laddove necessario), per successivo impiego negli interventi mitigativi previsti, degli individui arborei e arbustivi ritenuti idonei sulla base delle loro caratteristiche (specie autoctona, stato di salute, età, ecc.);

- Impiego opportuno della biomassa legnosa residua, in base alle quantità e caratteristiche che saranno riscontrate, ad uso locale, in modo da migliorare la filiera del luogo;
- Smaltimento, in modalità opportune e nel rispetto della normativa vigente, della biomassa legnosa non reimpiegabile, nel caso di presenza di specie alloctone infestanti, al fine evitarne la propagazione. In particolare, in merito alla normativa relativa alle specie esotiche invasive si possono citare: Regolamento (UE) n.1143/2014, Decreto Legislativo n. 230 del 15 dicembre 2017, Deliberazione della Giunta Regionale della Lombardia n. 7736 del 24 luglio 2008 e ss.mm.ii.).

SPOTTING POINT E POLO FUNZIONALE

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

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

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

RISPOSTA

L'attività di formulazione delle integrazioni e dei chiarimenti richiesti da MiTE, Regione Lombardia e dagli Enti, ha comportato la rielaborazione della proposta progettuale concernente la Nuova area cargo, intesa nella sua globalità e, pertanto, comprendente anche il Polo multifunzionale citato nella richiesta in parola.

Al precipuo fine di dare un positivo riscontro a quanto nella succitata richiesta evidenziato, propedeuticamente alla previsione dello stralcio del Polo multifunzionale dalla sua originaria localizzazione, è stato sviluppato uno studio di fattibilità che ne prevede il riposizionamento in corrispondenza delle aree delocalizzate presenti nei Comuni di Lonate Pozzolo e di Ferno.

Con specifico riferimento alle attività e funzioni previste all'interno di tali nuove aree di localizzazione, queste attengono, da un lato, a quelle correlate alla fruizione del Parco del Ticino e, dall'altro, alla presenza dell'aeroporto. A titolo esemplificativo, con riferimento a detta ultima funzione, è sembrato opportuno riproporre la previsione di spotting point non solo in quanto costituiscono un carattere distintivo dei principali aeroporti di livello europeo, quali ad esempio Amsterdam Schiphol (cfr. Figura 10), quanto anche perché costituisce un'attività che contraddistingue lo scalo di Milano Malpensa.



Figura 10 Amsterdam Schiphol: Mappa spotting point

Se allo stato attuale detta attività è svolta in forma spontanea, avvenendo lungo i bordi della viabilità che costeggia l'aeroporto e nei pochi spiazzi ad esso limitrofi attualmente disponibili, le proposte formulate in sede di SIA e rimodulate in occasione del presente documento di integrazioni intendono offrire spazi e strutture da destinare a tale funzione la cui rilevanza, sotto il profilo della valenza sociale rivestita, trova riscontro nella capacità aggregativa già ad oggi espressa.

È stato quindi sviluppato uno studio di fattibilità che prevede il riposizionamento del "polo multifunzionale" e di altre attività correlate alla fruizione del Parco del Ticino ed alla presenza dell'aeroporto (sentieristica, spotting point, ecc.) in corrispondenza delle aree delocalizzate presenti nei Comuni di Lonate Pozzolo e di Ferno.

In tal modo risulterà possibile riqualificare tali aree e attuare delle soluzioni di intervento meno impattanti dal punto di vista del consumo di suolo e della conservazione della biodiversità.

Le proposte preliminari attualmente individuate (per la cui analisi si rimanda allo studio allegato alla presente documentazione – rif.: Allegato 6) andranno ovviamente verificate prioritariamente con le Amministrazioni locali e con l'Ente Parco del Ticino e poi eventualmente sviluppate con livelli di progettazione di maggior dettaglio che possano condurre alla realizzazione delle opere ipotizzate.

RETE SENTIERISTICA

Il SIA propone il potenziamento di una rete sentieristica che, nella maggior parte dei casi, riprende tracciati esistenti o si snoda in affiancamento alla viabilità senza determinare problematiche ambientali, ad eccezione del tratto denominato "Passeggiare nella brughiera" che si sviluppa all'interno della brughiera e di tessere ambientali delicate. L'implementazione della sentieristica potrebbe pregiudicare l'integrità del sistema naturale che il progetto di compensazione cerca di ricostruire e/o migliorare: il percorso costituisce un episodio di frammentazione degli habitat e introduce un disturbo antropico che potrebbe vanificare gli sforzi diretti alla riqualificazione degli ambienti naturali e alla ricucitura di tessere naturali isolate. Considerato inoltre che l'area è già interessata da percorsi ciclopedonali, si chiede, anche per il progetto di mobilità la valutazione di soluzioni alternative che, raccordandosi con i tracciati esistenti, non crei nuove discontinuità negli ambienti naturali duplicando i collegamenti.

RISPOSTA

Il tratto sentieristico denominato "Passeggiare nella brughiera" e proposto nell'ambito degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale dello SIA, analogamente a tutti gli altri, è stato definito attraverso la ricognizione dei percorsi ciclo-pedonali esistenti e individuati dalle fonti istituzionali consultabili.

Posto che tutti i sentieri individuati nell'ambito degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale dello SIA, ivi compreso quello denominato "Passeggiare nella brughiera", hanno carattere propositivo e che, qualora approvati, una loro più puntuale e dettagliata definizione sarà effettuata nelle successive fasi progettuali, in tale sede si ritiene opportuno approfondire le fonti attraverso le quali si è fondata la proposta del sentiero in questione denominato "Passeggiare nella brughiera".

In tal senso, e come si evince dalle seguenti figure, tali fonti sono costituite dalla Carta delle Rilevanze e criticità del PTCP di Varese (Figura 11) e dalla rete escursionistica denominata "Vie Verdi del Ticino" (Figura 12).

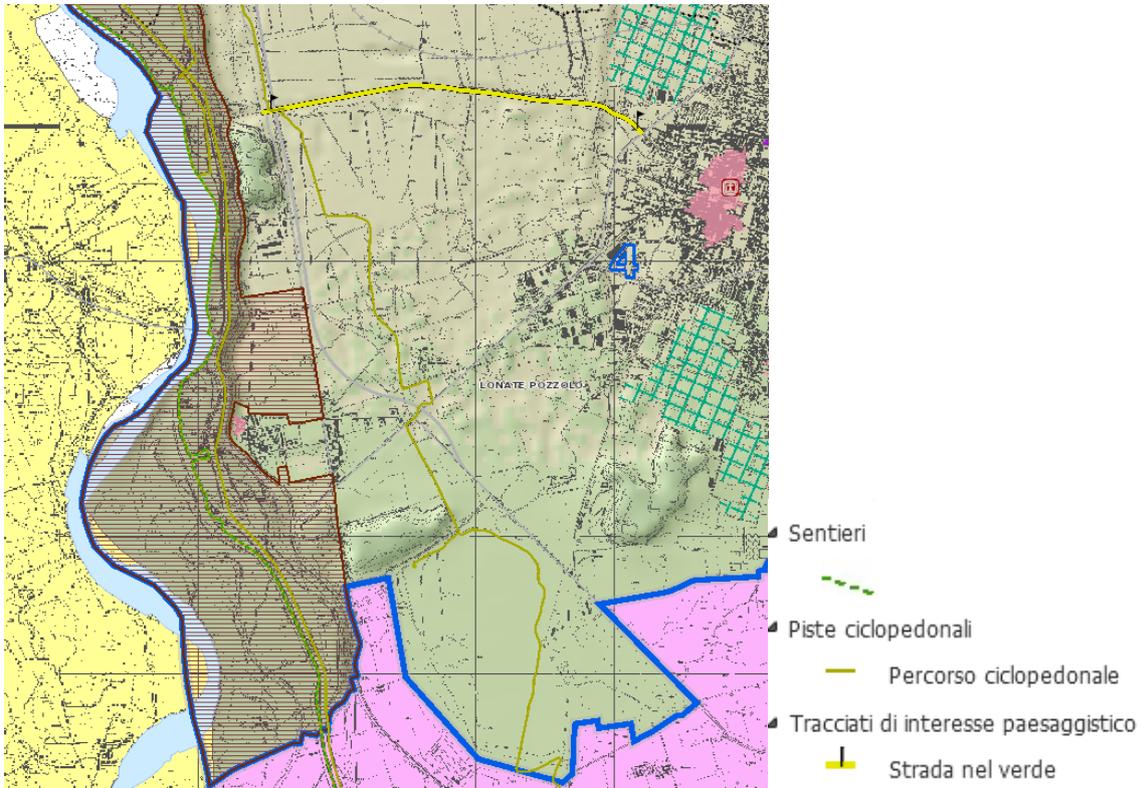


Figura 11 Carta delle Rilevanze e criticità del PTCP di Varese



Figura 12 Vie del Verde del Ticino – Mappa interattiva

Confrontando dette fonti con quanto proposto nell'ambito dello SIA (Figura 13), i sentieri definiti dal PTCP (Figura 11) e dalla rete escursionistica del Parco del Ticino (Figura 12), unitamente a quelli esistenti a sud dell'attuale sedime aeroportuale dal PTCP di Varese sono stati gli elementi alla base della proposta del percorso "Passeggiare nella brughiera".

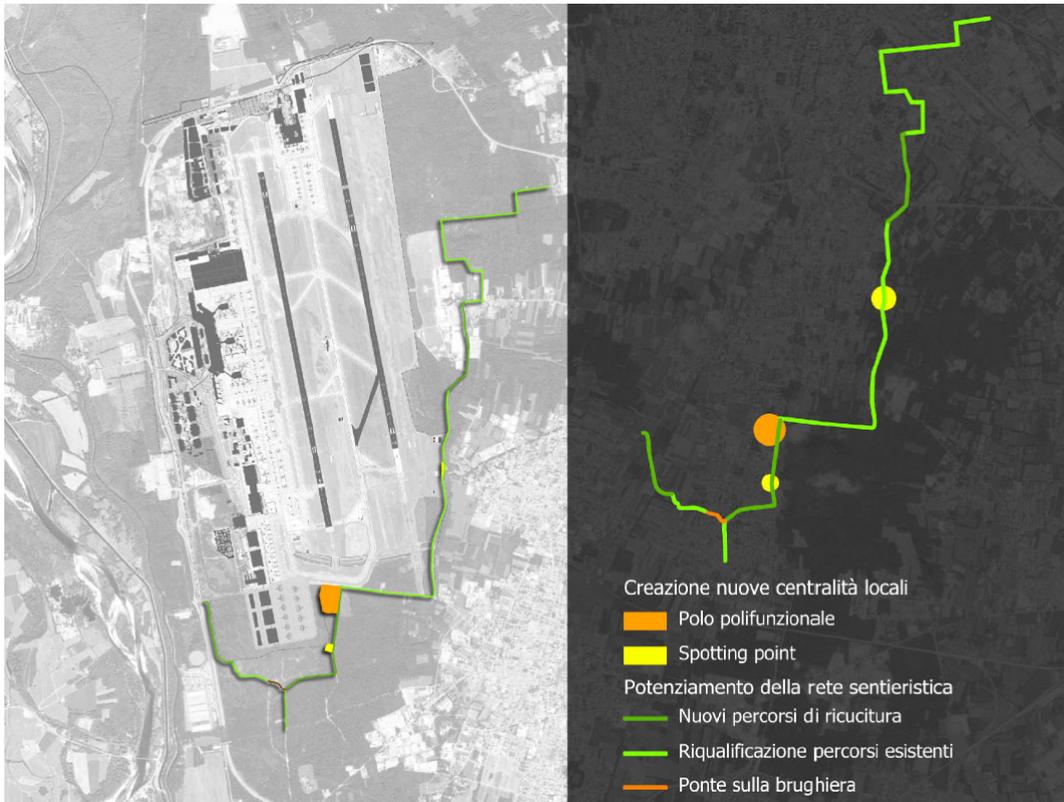


Figura 13 Potenziamento della rete sentieristica (Fonte: T41 T41_ Interventi di inserimento ambientale e territoriale - Centralità locali e ricucitura della rete sentieristica dello SIA)

4.4. PAESAGGIO

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

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

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

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

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

RISPOSTA

Relativamente agli impatti relativi all'espansione del sedime si rimanda ad altre parti delle richieste di integrazione in cui sono approfonditi motivazioni ed effetti di tale scelta e dei confronti con le alternative possibili.

Il tema della localizzazione degli interventi di inserimento e valorizzazione territoriale è stato già trattato nella precedente richiesta su "Spotting point e polo funzionale" alla quale si rimanda.

Come riportato nel SIA e nella Relazione paesaggistica il compendio denominato «Cascina Malpensa» è una corte lombarda risalente al XVIII.

L'area nell'800 divenne quartier generale degli eserciti, austriaco e italiano, convertite definitivamente a uso militare

All'inizio del XX secolo, il luogo fu scelto dai fratelli Caproni che vi stabilirono le prime attività aeronautiche e industriali (poi trasferite a Vizzola)

Nel corso del Novecento nella Cascina Malpensa furono creati gli alloggi per le famiglie dei militari, uso definitivo fino all'abbandono da parte dell'Aeronautica Militare nel primo decennio degli anni 2000.

Il compendio sopra brevemente descritto non rientra esplicitamente negli elenchi dei beni immobili vincolati, ma trattandosi di bene di proprietà pubblica la cui costruzione risale a più di 70 anni fa è automaticamente sottoposto a vincolo fino a verifica dell'effettivo interesse culturale.

SEA ha predisposto la documentazione richiesta per l'espletamento della procedura di Verifica dell'Interesse Culturale, coinvolgendo anche la Soprintendenza di Varese con cui è stato svolto un sopralluogo congiunto in data 16/06/2021.

Come risulta dalle indagini svolte buona parte dell'edificio principale del compendio risulta in stato deteriorato e pericolante. Le parti meno compromesse non paiono fornire occasioni di rifunzionalizzazione e/o valorizzazione.

La procedura di Verifica di Interesse Culturale è stata attivata iniziando il caricamento degli elaborati sul portale del MIC il 20/07/2021, l'ultima consegna completa cartacea è poi avvenuta in data 15/09/2021.

In attesa della conclusione della procedura di VIC il Proponente non ha ritenuto di modificare la proposta progettuale: eventuali variazioni saranno sviluppate a seguito di tale espressione.

4.5. VIABILITÀ

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

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

Le soluzioni proposte, prive di dimensioni e quote, non consentono ulteriori considerazioni in merito.

RISPOSTA

Lo studio di traffico è stato rielaborato malgrado a causa del periodo pandemico COVID-19 non sia stato possibile svolgere nuovi rilievi di traffico rappresentativi del normale traffico connesso all'aeroporto (Allegato 10).

SEA si impegna pertanto ad integrare i rilievi di traffico in corrispondenza della SP 40 e della SP 52 contestualmente all'avvio delle fasi di progettazione dell'intervento di modifica del tracciato della SP 14. Infatti, in considerazione delle restrizioni agli spostamenti imposte ai fini del contenimento della diffusione del contagio da Covid-19, che hanno avuto un forte impatto sulla mobilità in generale, sul traffico aereo e, come diretta conseguenza, anche sul traffico veicolare, si è ritenuto di non effettuare nuove indagini in questo periodo, poiché i risultati da esse ottenuti si sarebbero rivelati non rappresentativi e non adeguati alla ricostruzione dell'andamento "tipico" del traffico che interessa la rete stradale dell'area oggetto di studio.

La ricostruzione dei flussi di traffico negli scenari futuri di attivazione degli interventi del Masterplan (al 2025, al 2030 ed al 2035), oggetto dello studio di traffico che si fornisce in allegato (rif.: Allegato 10), tiene conto dell'evoluzione della domanda di spostamenti che interesserà l'area, funzione non solo delle previsioni di crescita del traffico aeroportuale passeggeri, ma anche di quelle relative al traffico merci e dei nuovi insediamenti previsti

nelle immediate vicinanze dell'aeroporto e in ambito aeroportuale stesso, tra cui l'espansione della Cargo City.

La domanda aggiuntiva di spostamenti connessa alla crescita delle attività cargo è espressa in termini di veicoli leggeri e mezzi pesanti, come indicato nei grafici di seguito riportati che sintetizzano i risultati delle analisi ed evidenziano l'incremento - rispetto allo scenario attuale - della domanda afferente all'aeroporto di Malpensa nell'ora di punta, ai diversi orizzonti temporali considerati.

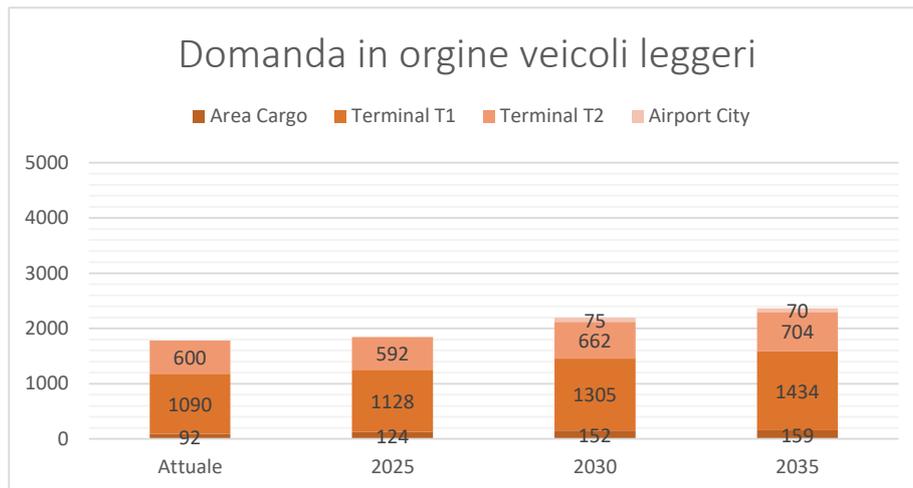


Figura 0-1: Domanda di Veicoli Leggeri con origine a Malpensa – Ora di punta

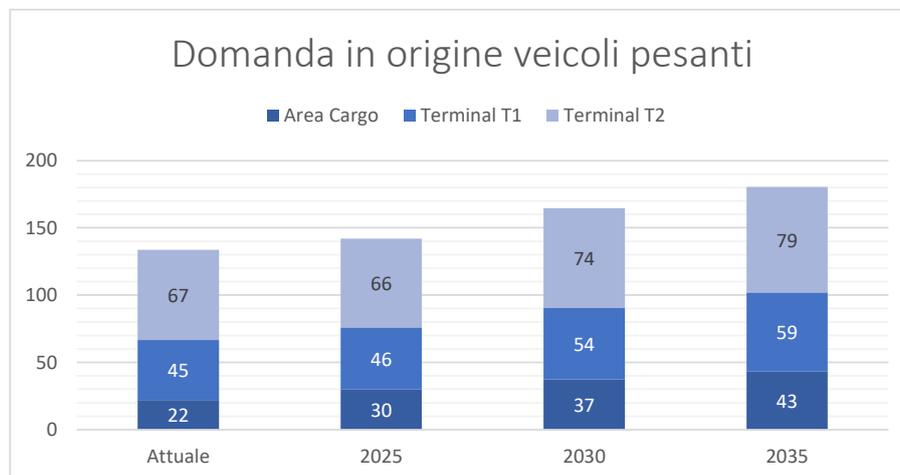


Figura 0-2: Domanda di Veicoli Pesanti con origine a Malpensa – Ora di punta

Per i dati completi si rimanda alla relazione dello studio di traffico allegata (rif.: Allegato 10).

Le valutazioni di maggiore dettaglio richieste (tipologie di mezzi e i carichi più frequenti, indicazione dei percorsi dei mezzi pesanti per il raggiungimento dell'area cargo) saranno approfondite nelle successive fasi di progettazione degli interventi afferenti all'ampliamento dell'area cargo di Malpensa.

Nello studio di traffico (rif.: Allegato 10) è stata debitamente considerata la futura presenza del Business Park di Vizzola Ticino. Per quanto riguarda la modifica del tracciato della SP14,

si è attualmente previsto per il nuovo tratto stradale il mantenimento di una tipologia analoga a quella in essere (rif.: Allegato 8), ma ulteriori approfondimenti verranno sicuramente sviluppati nel corso delle future fasi progettuali, tenendo in considerazione le specifiche indicazioni che verranno espresse dall'Ente che gestisce tale infrastruttura."

Contestualmente alla progettazione del nuovo tracciato della SP 14, verranno effettuate le valutazioni e le verifiche menzionate nel SIA (parte 3, pag. 95), con il coinvolgimento delle amministrazioni e degli Enti del territorio competenti. Il nuovo tracciato così individuato (Allegato 8), condiviso con i suddetti soggetti, verrà progettato in conformità alle normative vigenti in materia di progettazione stradale, nel rispetto delle caratteristiche geometriche e funzionali previste per la specifica categoria di strada in esame, la cui esatta definizione sarà definita congiuntamente con la Provincia di Varese. Si osserva infatti che attualmente la strada non presenta le caratteristiche geometriche di una "tipo C" e dovrà essere ovviamente garantita la coerenza funzionale tra tratti esistenti e tratto nuovo.

Nello sviluppo progettuale e approvativo sarà definito questo tema e finalizzata l'effettiva configurazione dell'area trasferita al demanio dello stato associato al sedime aeroportuale, coerente con il nuovo e definitivo tracciato della SP14.

È comunque inteso che lo sviluppo progettuale della proposta dovrà essere analizzata e sviluppata di concerto con gli enti coinvolti, sia per gli aspetti tecnici (Provincia di Varese), sia per quelli demaniali (Ministero della Difesa, ENAC), pervenendo a specifici accordi/convenzioni.

Si specifica inoltre che la nuova recinzione del sedime aeroportuale includerà al proprio interno le sole aree del demanio di stato effettivamente assegnate all'aeroporto, differenziate per classificazione d'uso aeroportuale (area sterile/air side o land-side).

4.6. RISORSE IDRICHE

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

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

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

RISPOSTA

Lo studio "Studio geologico e idrogeologico a supporto del Masterplan 2015 di Milano Malpensa" citato nel SIA è riportato nell'Allegato 23. In Allegato 42 è riportato l'ulteriore studio utilizzato per l'analisi delle acque sotterranee predisposto dal Politecnico di Milano "Analisi del comportamento idrodinamico delle acque sotterranee nell'area di Malpensa".

Le informazioni riportate nello studio "Analisi del comportamento idrodinamico delle acque sotterranee nell'area di Malpensa" (Allegato 42, cap 6), che include una specifica analisi della piezometria in un intorno significativo dell'aeroporto (circa 784 km²), caratterizzano l'ambiente idrico sotterraneo nella zona aeroportuale di Malpensa sono.

Si evidenzia che tali dati sono aggiornati al 2017 e coprono un periodo storico di 10 anni. Considerando le specificità degli anni 2019 (periodo "bridge" di trasferimento di tutti i voli a Malpensa da Linate per il rifacimento della pista di questo aeroporto) e 2020 (pandemia COVID-19), tali dati sono da considerarsi validi anche nella fase attuale e completi per una comprensione dei fenomeni sia a livello di estensione territoriale sia in termini di evoluzione temporale.

In particolare, lo studio evidenzia che l'andamento delle superfici isofreatimetriche appare relativamente costante negli anni. Il gradiente piezometrico in direzione NE - SO (inclinato di circa 30° in senso orario rispetto all'asse Nord-Sud) risulta essere maggiore nella zona NE (pari a circa 1.2%) per poi diminuire nell'area SO in prossimità dell'area aeroportuale (pari a circa 0.5%). Risulta confermato il generale effetto drenante del fiume Ticino. La superficie piezometrica dell'acquifero superficiale nella zona aeroportuale varia tra 200 e 160 m.s.l.m (con soggiacenza statica compresa tra 50 e 30 m).

Nel seguito si riporta inoltre l'elaborazione svolta specificamente per la richiesta di perforazione di un nuovo pozzo denominato "N" che conferma i livelli e gli andamenti storici analizzati nello studio del Politecnico di Milano (Allegato 42).

LEGENDA



Linee isopiezometriche con quota in m s.l.m.
(intervallo 2.5 m)

POZZO



Pozzi idropotabili comunali

POZZO "E"



Pozzi idropotabili "SEA"

POZZO "N"



Pozzo idropotabile "N" oggetto di concessione

Tale nuovo pozzo, che verrà realizzato nel 2022, conclude un processo di adeguamento del sistema di emungimento SEA

Relativamente alle escursioni piezometriche si riportano in Allegato 43 i dati dei pozzi SEA con maggiore numerosità di misure (L, G ed I), utilizzate per l'esecuzione dello studio Politecnico in Allegato 42 (in aggiunta ai dati dei pozzi e piezometri esterni al sedime).

Relativamente agli effetti dell'opera si conferma e precisa quanto indicato nel SIA:

- Non sono previsti effetti barriera in quanto le opere in progetto non prevedono interferenze con la falda la cui soggiacenza è compresa tra 50 e 30m
- La piezometria del territorio non è influenzata significativamente dalle attività svolte presso l'aeroporto di Malpensa
 - Gli emungimenti rappresentano solo una piccola parte dei prelievi effettuati a vari scopi sul territorio e la dinamica prevista è di modesto incremento
 - Rispetto alle stime riportate nella Relazione Tecnica del Masterplan e nel SIA, in cui gli emungimenti sono parametrati ai soli passeggeri, l'esperienza 2020 in cui a causa della pandemia COVID-19 il volume dei passeggeri si è ridotto del 75%, ha evidenziato che il funzionamento "basale" dell'aeroporto (riscaldamento, manutenzione, addetti, cargo) costituisce circa il 50% del fabbisogno idrico;
 - L'incremento dell'impermeabilizzazione previsto (da 5,3 ha a 6,5 ha circa) verrà gestito in linea con quanto previsto dal regolamento regionale 7/2007 e s.m.i. in materia di invarianza idraulica e idrologica, come in buona parte avviene già allo stato attuale. Pertanto non è previsto un incremento della ricarica della falda a seguito della realizzazione degli interventi in progetto.

Relativamente al campo pozzi di via Molinelli a Lonate Pozzolo e ai relativi vincoli (nel seguito si riporta uno stralcio della tavola dei vincoli del PGT di Lonate), si evidenzia che l'interferenza tra le aree di rispetto dei pozzi e la modifica del tracciato della SP14 proposto nel Masterplan è compatibile stante norme e regolamentazioni in vigore e comunque ripropone quella già esistente con l'attuale tracciato.

In ogni caso tale situazione è superata in quanto il nuovo tracciato della SP14 proposto nelle presenti integrazioni (Allegato 8) prevede che nel tratto iniziale esso sia identico a quello attuale, già oggi ricompreso nelle aree di rispetto, in coerenza con le indicazioni normative che prevedono tale presenza.

In ogni caso nello sviluppo progettuale verranno adottate le indicazioni di cui al punto 3.3 della DGR 12693 del 10/04/2003 in riferimento alle infrastrutture stradali:

Le infrastrutture viarie a elevata densità di traffico (autostrade, strade statali, provinciali, urbane a forte transito) devono essere progettate e realizzate in modo da garantire condizioni di sicurezza dallo sversamento ed infiltrazione di sostanze pericolose in falda, prevedendo allo scopo un manto stradale o un cassonetto di base impermeabili e un sistema per l'allontanamento delle acque di dilavamento che convogli gli scarichi al di fuori della zona indicata o nella fognatura realizzata in ottemperanza alle condizioni in precedenza riportate.

Lungo la SP14 non saranno previsti piazzali per la sosta, per il lavaggio di mezzi di trasporto o per il deposito, sia sul suolo sia nel sottosuolo, di sostanze pericolose.

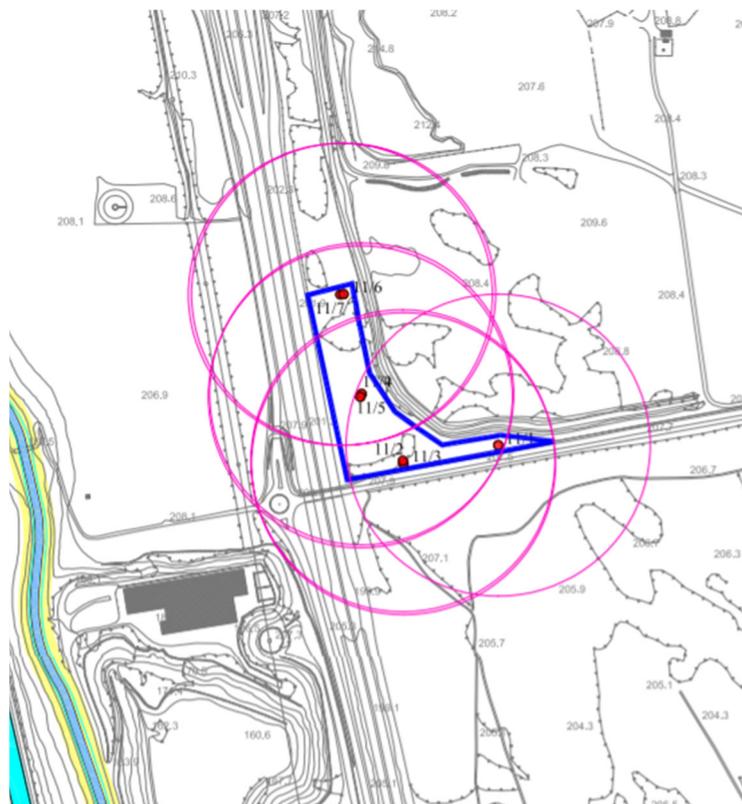


Figura 4 Ubicazione del campo pozzi "Molinelli" e relative fasce di rispetto



Figura 5 sovrapposizione tra le aree di rispetto dei pozzi "Molinelli" e le aree di sviluppo Masterplan
(Estratto tavola SIA T04)



Figura 6 sovrapposizione tra le aree di rispetto dei pozzi "Molinelli" e la nuova proposta di tracciato della SP14 (Allegato 8)

I rilievi richiesti di tipo quantitativo della risorsa idrica sotterranea sono svolti sistematicamente da SEA e verranno inseriti nel sistema informativo del Piano di Monitoraggio Ambientale, congiuntamente ai dati di fonti esterne che dovessero essere messi a disposizione (per esempio ALFA per i campo pozzi Molinelli).

4.7. RIFIUTI

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

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

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

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

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

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

- I1 - Zetadi S.r.l. (Ferno);
 - I2 - Green Ecology S.r.l. (Lonate Pozzolo);
- ed i seguenti impianti di recupero di rifiuti di costruzioni e demolizioni (Codice CER 17):*
- I3 - CO-BIT conglomerati bituminosi S.p.a. (Lonate Pozzolo);
 - I4 - Fontana Metalli S.a.s. di Fontana Matteo & C. (Samarate).

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

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

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

A tal proposito, si fa rilevare che:

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

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

In considerazione di quanto sopra ed in ragione degli ingenti quantitativi di terre e rocce da scavo e rifiuti da demolizione previsti, si ritiene che all'interno dello Studio di Impatto Ambientale sia necessario approfondire le modalità di individuazione degli impianti cui

saranno avviati detti quantitativi, verificando la reale disponibilità di accettazione degli stessi e le operazioni di recupero/smaltimento svolte. Per le terre e rocce da scavo in esubero e non riutilizzate nell'ambito del Masterplan, si ritiene inoltre che debbano essere valutate ulteriori opzioni di riutilizzo come sottoprodotto delle stesse, ai sensi dell'articolo 186 del D.lgs. 152/06 e s.m.i. e del DPR 120/2017.

RISPOSTA

Al fine di rispondere alla richiesta, si è ritenuto opportuno presentare nuovamente il Piano preliminare di utilizzo terre (PPdU-01 "Piano preliminare di utilizzo delle terre - rev.01") allegato alla presente relazione. L'elaborato, predisposto ai sensi del DPR 120/2017 Titolo IV, art. 24 comma 3, risponde all'esigenza di fornire un documento in grado di adempiere agli obiettivi di cui al DPR in tema di gestione delle Terre e Rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti.

Al fine di poter stimare i potenziali impatti afferenti l'eventuale attività di smaltimento, si è proceduto ad effettuare il censimento degli impianti di recupero presenti nelle aree limitrofe all'infrastruttura aeroportuale.

Grazie alle informazioni rese disponibili dal Portale di cartografia online della Provincia e dalla Regione Lombardia, è stato possibile effettuare un'analisi sugli impianti di recupero delle terre da scavo (codice CER 1705).

Nello specifico è stato identificato un impianto situato nel comune di Vergiate (VA), a circa 15 km di distanza dall'Aeroporto. L'impianto è raggiungibile tramite assi viari appartenenti alla viabilità principale; la localizzazione e la viabilità individuata sono riportate nell'immagine seguente.

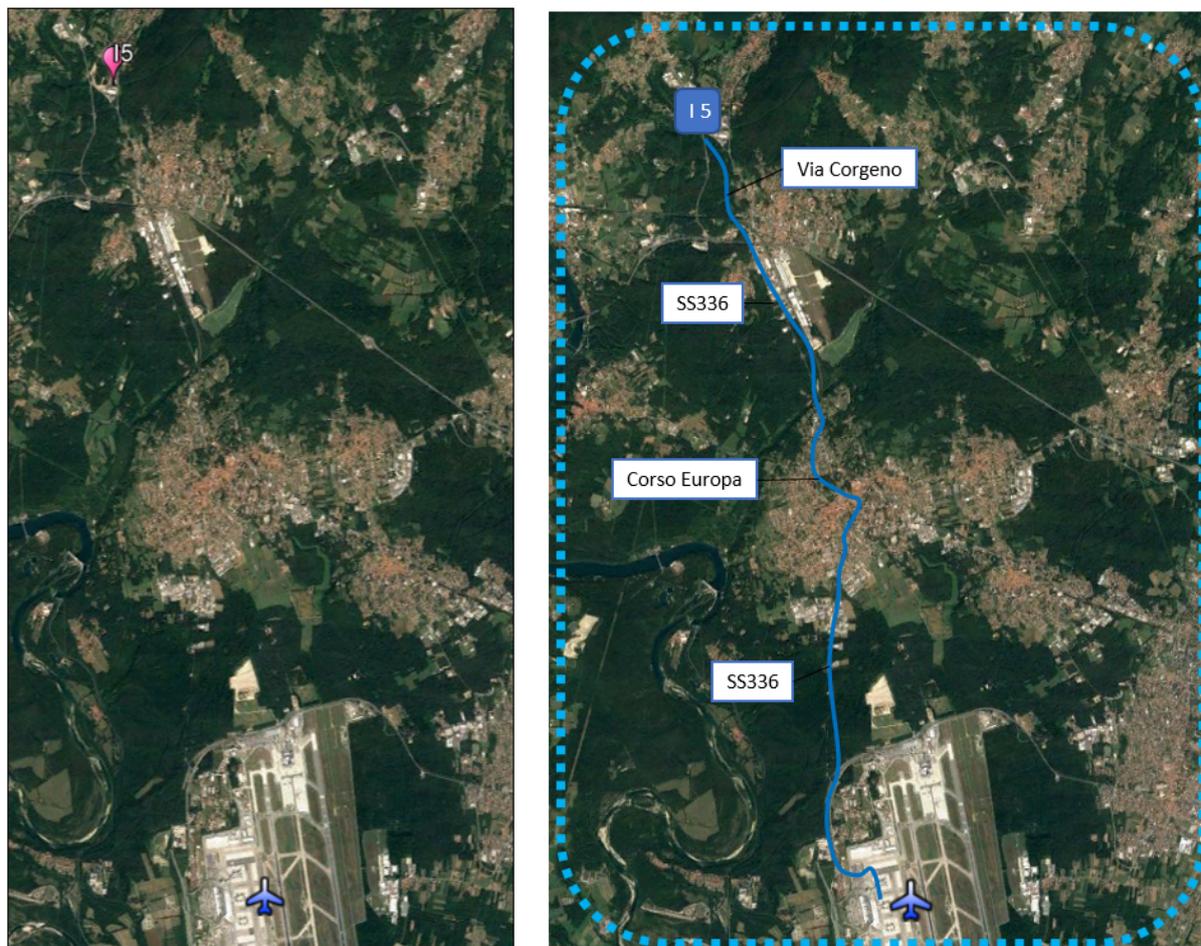


Figura 7 Ubicazione dell'impianto di recupero terre (Fonte: Catasto Georeferenziato dei rifiuti in Lombardia – Regione Lombardia - <https://www.cgrweb.servizirl.it>) - Dettaglio sulle viabilità principali individuate (destra)

Le operazioni autorizzate, per quanto concerne il recupero sono R12, R13, R3, R4, R5 mentre le operazioni relative allo smaltimento sono D13, D14, D15.

Al fine di rendere completa l'analisi si è ritenuto opportuno considerare anche l'eventuale approvvigionamento di materiali.

Grazie alle informazioni rese disponibili dal Piano Cave della Provincia di Varese e sul Portale di cartografia online della Provincia, è stato possibile effettuare un'analisi delle cave presenti sul territorio nell'intorno dell'aeroporto.

Tale analisi è stata condotta sulla base dei seguenti criteri: disponibilità delle risorse rispetto alle esigenze progettuali, vicinanza all'area d'intervento, assenza sostanziale di aree residenziali lungo gli itinerari e raggiungimento dei siti attraverso assi viari appartenenti alla rete principale.

A conclusione di questa indagine sono stati identificati i seguenti siti estrattivi:

- ATEg1/C1 – Cave del Ticino (Lonate Pozzolo);
- ATEg2/C2 – Cave Rossetti (Lonate Pozzolo);
- ATEg2/C3 – F.lli Mara (Lonate Pozzolo);

- ATEg8/C19 – Cave Riunite (Somma Lombardo).

Tutte le cave rispondono al criterio della vicinanza in quanto distano in media 3 km dal sedime aeroportuale, nello specifico, il sito estrattivo più vicino risulta essere la C19 – Cave Riunite a circa 500 m dall'aeroporto di Malpensa. Come risulta dalla figura seguente, tutte le aree estrattive sono raggiungibili tramite assi viari appartenenti alla viabilità principale, attraversando aree agricole o aree produttive e terziarie.

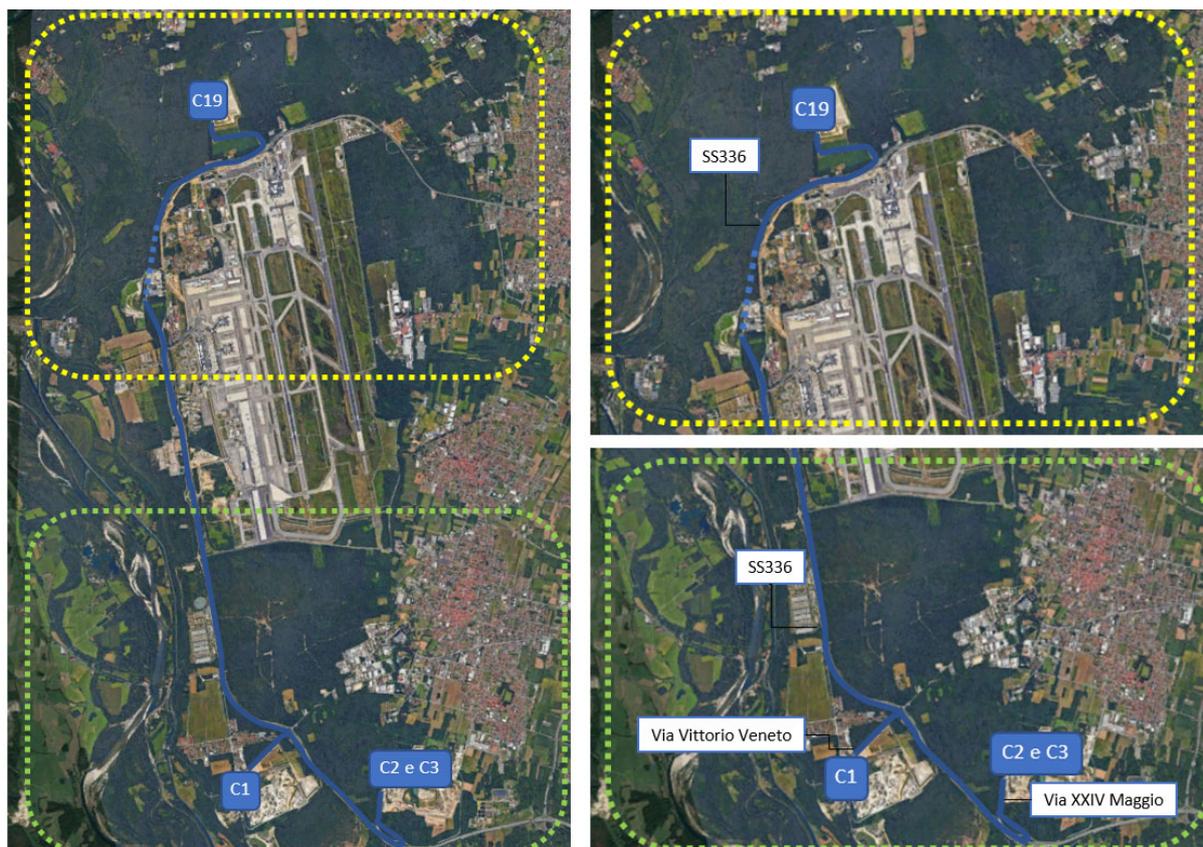


Figura 8 Viabilità di collegamento tra le cave e l'aeroporto di Malpensa (sinistra) - Dettaglio sulle viabilità principali individuate (destra)

Anche il criterio riguardante la disponibilità del materiale risulta soddisfatto, infatti le cave identificate, relative a sabbie e ghiaie, consentono la possibilità di sfruttare sabbia e ghiaie fino ad un quantitativo massimo di circa 13.587.000 mc.

Dalle preliminari ricognizioni inerenti la disponibilità sul territorio non si evincono criticità, stante l'elevata disponibilità sia di siti di recupero che di approvvigionamento. Inoltre le localizzazioni sono prossime all'Aeroporto, pertanto si ritengono trascurabili gli eventuali impatti derivanti dal trasporto di materiale da e verso detti siti, stante anche i risultati inerenti il traffico veicolare di cantiere.