
Aeroporto di Milano Malpensa

Masterplan aeroportuale 2035

Risposta alle richieste di integrazioni e approfondimenti

INT-006

RICHIESTE PARCO DEL TICINO

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 dal Parco del Ticino Lombardo 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.

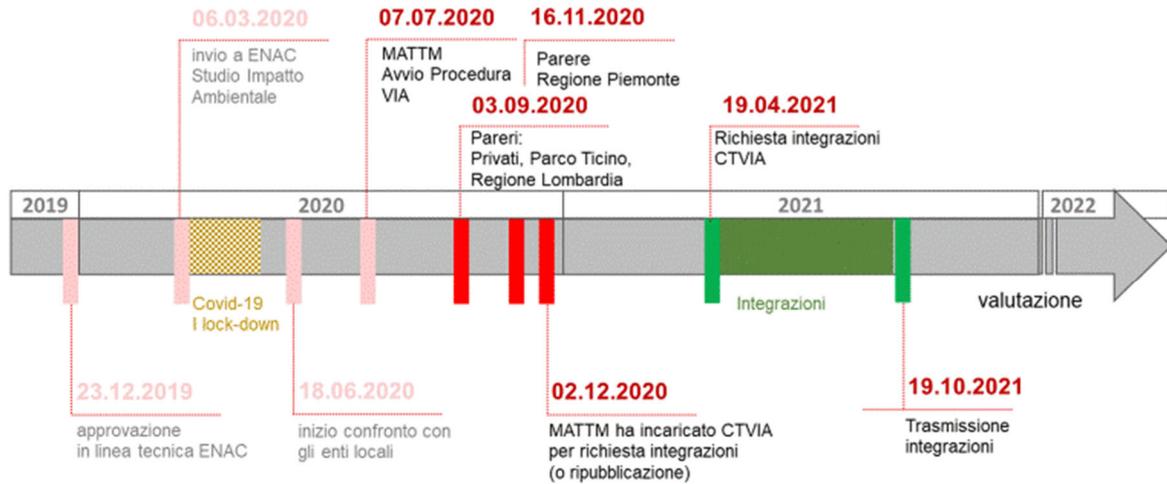


Figura 1: successione principali eventi percorso approvativo Masterplan 2035

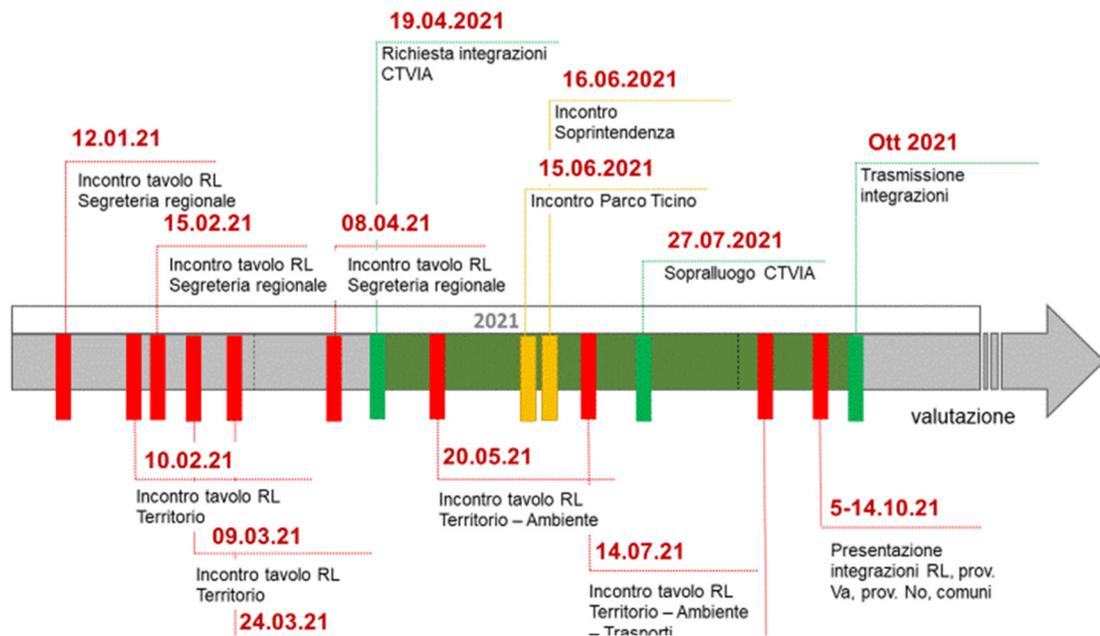


Figura 2: dettaglio attività di confronto e focalizzazione contenuti integrazioni nel 2021

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

Quadro pianificatorio.....	2
Verifica di assoggettabilità alla VAS del Piano aeroportuale	2
Verifica del quadro prescrittivo derivante dal DPCM 13 dicembre 1999	4
Disamina della coerenza del Piano rispetto agli strumenti di pianificazione delle aree protette e alle previsioni di rete ecologica ai diversi livelli di pianificazione	5
Prevalenza delle previsioni progettuali rispetto agli strumenti di pianificazione del Parco ...	9
Verifica di coerenza del Masterplan con gli obiettivi del Programma MAB Unesco – Riserva della Biosfera Ticino Val Grande Verbano	11
Quadro progettuale	15
Aggiornamento scenari di crescita e stime di traffico	15
Dimensionamento area cargo city	18
Implementazione analisi alternative per lo Sviluppo area Cargo.....	20
Riconfigurazione della viabilità per la SP14.....	26
Creazione di nuove centralità locali: il Polo polifunzionale e gli spotting point.....	28
Aree a parcheggio	31
Valutazioni riguardanti le SS336 e SS336dir	32
Quadro ambientale.....	33
Osservazioni allo studio di incidenza	44
Qualità dell'aria	54
Osservazioni alle analisi paesaggistiche	59

QUADRO PIANIFICATORIO

Verifica di assoggettabilità alla VAS del Piano aeroportuale

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

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

- viene effettuata una valutazione (ndr. Ambientale Strategica) per tutti i piani e i programmi:

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

Il successivo art. 3 ter così recita:

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

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

RISPOSTA

Il tema dell'assoggettabilità a VAS dei Piani di Sviluppo Aeroportuale (ovvero i Masterplan) è stato più volte affrontato, anche in sede giurisprudenziale.

Nello specifico per l'aeroporto Malpensa, in occasione della precedente proposta di Masterplan (procedura VIA ID_MATTM 465 avviata il 16/05/2011 e archiviata il 18/07/2014), è stato istituito presso la Segreteria Tecnica del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un tavolo tecnico (nota GAB-2010-17664 del 13/05/2010) per sviluppare un momento di programmazione ed organizzazione delle azioni da intraprendere con il primario obiettivo di delineare una procedura di approvazione del Master Plan che sia efficiente, efficace e condivisa.

I soggetti che a suo tempo hanno partecipato al "Tavolo" rappresentanti erano:

- Direzione Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
- Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS
- Ente Nazionale Aviazione Civile
- Direzione Generale Territorio e Urbanistica della Regione Lombardia
- Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia
- Società di gestione SEA

In riferimento alla questione di inquadramento procedurale della valutazione di compatibilità ambientale del Masterplan il Tavolo tecnico, nel Documento di sintesi – Relazione finale - ver 13.01.2011, concludeva in questo modo la propria analisi:

Si ritiene quindi che il Piano di Sviluppo Aeroportuale è da assimilare al "progetto dell'Aeroporto" e questo non solo per la denominazione che né è stata data (rif commi 3 e 4 della parte B della circolare ministeriale sulla programmazione, approvazione e autorizzazione dei piani di sviluppo aeroportuale, febbraio 1996, n. 1408) ma anche per gli effetti che l'approvazione del Piano di Sviluppo comporta ovvero la dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e la variante agli strumenti urbanistici esistenti, nonché strumento per il controllo della coerenza delle realizzazioni che vengono messe in atto dalla società di gestione aeroportuale.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (alcune volte denominato Master Plan) è assunto quindi al pari del progetto preliminare/definitivo per le altre infrastrutture di trasporto. L'opportunità di considerare il PdS e non i progetti delle singole opere risiede nel fatto che tali progetti sono eseguiti ad un livello estremamente di dettaglio e che l'esame di parti d'opera è decisamente contrario ai principi sui quali si fonda e viene eseguita la valutazione ambientale (effetti complessivi delle azioni di progetto).

In virtù delle caratteristiche sopra richiamate, il Piano di Sviluppo Aeroportuale, risulterebbe assoggettabile alla procedura di VIA ravvisandosi la sua natura di "progetto di opera pubblica".

Tale impostazione è stata confermata negli anni successivi in tutte le procedure VIA di Masterplan aeroportuali.

Inoltre la valenza del Masterplan quale "progetto" è stata confermata anche dalla Sentenza del Consiglio di Stato relativa al Masterplan dell'aeroporto di Salerno (N. 06862/2020).

Verifica del quadro prescrittivo derivante dal DPCM 13 dicembre 1999

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

Non è chiaro all'interno degli elaborati di progetto l'esito della verifica dell'ottemperanza di tali prescrizioni. In relazione generale si fa riferimento alla volontà del Proponente di dar riscontro allo stato di attuazione delle ottemperanze prima di procedere a nuovi procedimenti di valutazione di impatto ambientale di nuove proposte. Si legge anche che "Detta attività è stata eseguita da parte del Proponente anche in questo caso ma il quadro che né emerso è caratterizzato da una forte disomogeneità di casistiche in quanto il DPCM di cui sopra non delineava né un quadro ordinato delle modalità con le quali dovevano essere svolte le ottemperanze né i soggetti che dovevano darne conto (operazione ad oggi presente nei pareri di compatibilità di ultima generazione). Ciò non ha consentito al Proponente di procedere con sistematicità all'ottemperamento delle indicazioni del DPCM di compatibilità ambientale, se non per alcune azioni eseguite e comunicate agli Enti.

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

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

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

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

RISPOSTA

In risposta alla richiesta di integrazione e chiarimento è stato predisposto lo specifico documento "Sintesi delle attività svolte relative alle indicazioni riportate nel DPCM del 13 dicembre 1999 così detto "Decreto D'Alema" (Allegato 26), al quale si rimanda.

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

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

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

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

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

RISPOSTA

Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) del Parco naturale della valle del Ticino, approvato con DCR n. 7/919 del 26 novembre 2003, ha valore anche di piano paesistico e di piano urbanistico e sostituisce i piani paesistici e i piani territoriali o urbanistici di qualsiasi livello, ai sensi dell'art. 25 della L. 394/91.

Il primo PTC 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 che disciplina le aree ricadenti nel Parco regionale della valle del Ticino. Con DGR n. 8/4186 del 21 febbraio 2007 è stata approvata la prima variante parziale al PTC.

Il P.T.C. ha effetti di Piano paesistico coordinato ai sensi dell'articolo 57 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, con i contenuti paesistici del piano territoriale di coordinamento provinciale.

Il Piano d'Area del Parco naturale piemontese del Ticino, approvato con DCR n. 75 del 20 dicembre 2019, costituisce l'adeguamento del Piano d'area approvato con DCR n. 839/CR/194 del 21 febbraio 1985.

Il nuovo Piano d'Area persegue gli obiettivi dettati dal PTR vigente:

- riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio; sostenibilità ambientale, efficienza energetica;
- integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica; ricerca, innovazione e transizione produttiva; valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali.

I PTC del Parco naturale e del Parco regionale indicano gli obiettivi sia generali che di settore dell'attività amministrativa, al fine di tutelare e valorizzare le caratteristiche ambientali, naturalistiche, agricole e storiche del Parco, contemperandole alle attività sociali compatibili con la primaria esigenza della conservazione e tutela degli ecosistemi, del territorio e del paesaggio.

Entrambi i Piani tutelano:

- a) la diversità biologica e i patrimoni genetici esistenti;
- b) le acque, sia per quanto concerne il loro regime che la loro qualità;
- c) il suolo, per le ragioni di ordinata conservazione degli elementi che formano il patrimonio paesaggistico e naturale della Valle e delle aree contermini, ivi comprese le aree edificate;
- d) i boschi e le foreste, per la loro conservazione, recupero e corretta utilizzazione;
- e) il patrimonio faunistico per la salvaguardia ed il mantenimento dell'equilibrio biologico ed ambientale del territorio;
- f) l'agricoltura per il suo ruolo multifunzionale e per l'attività imprenditoriale, tesa al raggiungimento dei propri risultati economici, che svolge una funzione insostituibile per la salvaguardia, la gestione e la conservazione del territorio del Parco del Ticino;
- g) le emergenze archeologiche, storiche e architettoniche intese come documenti fondamentali per la caratterizzazione del territorio e del paesaggio;
- h) la qualità dell'aria;
- i) la cultura e le tradizioni popolari della Valle del Ticino;
- j) tutti gli altri elementi che costituiscono l'ambiente naturale e il paesaggio della valle del Ticino, intesi nella loro accezione più ampia.

Per il raggiungimento dei succitati obiettivi i PTC del Parco naturale e del Parco regionale sono attuati attraverso i seguenti strumenti di attuazione:

- a) Piani di Settore,
- b) Regolamenti,
- c) Convenzioni,
- d) Accordi di programma.

Rispetto a tali strumenti, essendo le aree boscate interessate dall'ampliamento a sud del sedime aeroportuale, per dette aree boscate del Parco del Ticino, vige il Piano di settore boschi per il parco lombardo della Valle del Ticino, approvato con DCR n. IV/1929 del 20 marzo 1990, che specifica ed integra le previsioni del PTC relative alla conservazione ed al

recupero dei boschi e delle foreste nell'ambito dell'area del parco e disciplina il trattamento e gli interventi nei boschi.

Confrontando l'ambito aeroportuale e, nello specifico, quello di intervento relativo all'espansione sud del sedime aeroportuale con le tavole di azionamento dei tre Piani relativi al Parco del Ticino (Parco naturale e regionale lombardo e piemontese), si evince come lo scalo di Malpensa e la nuova area cargo prevista dal Masterplan risultino collocati all'interno dei territori per i quali vige il PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino, non coinvolgendo, pertanto, i restanti strumenti di pianificazione.

In particolare, la nuova area cargo, rispetto alla tavola di azionamento del Parco lombardo della Valle del Ticino, risulta collocata nella zona G1 "Zona della pianura asciutta a preminente vocazione forestale".

Con specifico riferimento alla preminente vocazione forestale del sito di intervento, si ritiene utile evidenziare quanto riportato dall'articolo 20 "Tutela e conservazione dei boschi e della flora spontanea" delle norme tecniche in merito agli obiettivi in capo alla gestione dei boschi nel Parco del Ticino.

«La gestione dei boschi nel Parco del Ticino, fermo restando quanto previsto all'articolo 3 dalla legge regionale 27 gennaio 77, n. 9, ha obiettivi di valorizzazione e recupero dei caratteri naturalistici dei siti differenti in base alla zonizzazione definita dal PTC stesso».

In particolare, nelle zone G, «agli obiettivi di cui al punto precedente [Zone C], si aggiungono anche obiettivi di uso ricreativo, di valorizzazione del paesaggio e di riequilibrio delle aree urbanizzate ed agricole. Tali obiettivi sono perseguiti valorizzando la funzione produttiva dei boschi e tendendo al contenimento delle specie infestanti esotiche».

Per quanto riguarda il rapporto con i Siti Natura 2000, come riportato nell'ambito della Parte 2 della Relazione generale dello SIA, le iniziative previste dal Masterplan 2035 non risultano interessare direttamente alcun sito facente parte della Rete Natura 2000.

I siti presenti nel prossimo intorno dell'aeroporto sono:

- ***ZSC IT2010012 Brughiera del Dosso***, ubicata a circa 500 metri
Il sito risulta dotato del proprio Piano di Gestione, approvato con DCP n. 6 del 11/04/2014.
Obiettivi che il Piano persegue sono la conservazione delle specie autoctone e degli habitat che le ospitano, in particolare quelli di interesse comunitario; la tutela delle caratteristiche naturali e paesaggistiche dell'area; la conservazione delle zone naturali, in particolare dei lembi di brughiera ancora presenti; la riqualificazione di impianti forestali artificiali e il contenimento della diffusione di alloctone infestanti; il ripristino della continuità territoriale e la deframmentazione dell'area rispetto ai biotopi naturali circostanti.
- ***ZSC IT2010011 Paludi di Arsago***, ubicata a circa 4,3 km
Il sito risulta dotato del proprio Piano di Gestione, approvato dall'Assemblea Consortile del Parco Ticino, con Delibera n. 3 del 16 marzo 2011.
Obiettivi del piano di gestione sono la conservazione delle aree umide e il miglioramento delle formazioni forestali; il mantenimento degli ambienti aperti e delle specie di fauna legate a tali ambienti; il miglioramento della disponibilità delle risorse

trofiche per le specie animali; la ricerca scientifica; la sensibilizzazione e l'informazione della popolazione locale sugli obiettivi di conservazione del Sito.

- ZSC IT2010014 Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate, ubicata a circa 1,5 km

Il sito risulta dotato del proprio Piano di Gestione, approvato dall'Assemblea Consortile del Parco Ticino, con Delibera n. 3 del 16 marzo 2011.

Il piano di gestione ha come obiettivi la conservazione degli habitat, il contenimento della diffusione di alloctone infestanti, l'eliminazione delle specie di fauna alloctona e l'attività di ricerca scientifica. Le principali azioni previste per il raggiungimento di questi obiettivi sono il controllo delle specie esotiche, il ripristino della permeabilità ecologica in presenza delle infrastrutture, le opere di mitigazione dell'effetto delle linee elettriche sull'avifauna, la realizzazione di siepi e filari nelle aree agricole, l'ampliamento delle superfici a canneto, il ripristino del potenziale forestale nelle pertinenze degli elettrodotti, il monitoraggio e contenimento del cinghiale e dei relativi danni arrecati agli habitat naturali e la conservazione delle orchidee.

- ZSC IT2010013 Ansa di Castelnovate, ubicata a circa 1.800 metri
Allo stato attuale non risulta essere dotato di Piano di Gestione.
- ZPS IT2083001 Boschi del Ticino, ubicata a circa 500 metri
Allo stato attuale non risulta essere dotato di Piano di Gestione.
- ZSC-ZPS IT1150001 Valle del Ticino, ubicata a circa 700 metri
Allo stato attuale non risulta essere dotato di Piano di Gestione.
- ZSC IT2010010 Brughiera del Vigano, ubicata a circa 4 km
Allo stato attuale non risulta essere dotato di Piano di Gestione.

Per quanto riguarda le Reti Ecologiche, la trattazione della relazione tra Aeroporto di Malpensa, progetto di Masterplan 2035 e le reti ecologiche ai diversi livelli è sviluppata nel par. 4.5.2.2 della Parte 2 del SIA.

Prevalenza delle previsioni progettuali rispetto agli strumenti di pianificazione del Parco

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

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

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

RISPOSTA

Stante quanto evidenziato dalla presente richiesta di integrazioni, in tale sede si prende atto di quanto previsto dall'art. 20 c. 4 della LR 12/2005.

In tal senso, 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 (Piano Nazionale degli Aeroporti) e regionali (Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti di Regione Lombardia) 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.

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

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

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

RISPOSTA

Il Programma MaB (Man and the Biosphere) è stato avviato dall'UNESCO (<http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/man-and-biosphere-programme/>) negli anni '70 allo scopo di migliorare il rapporto tra uomo e ambiente e ridurre la perdita di biodiversità attraverso programmi di ricerca e capacity-building. Il programma ha portato al riconoscimento delle Riserve della Biosfera, aree marine e/o terrestri che gli Stati membri s'impegnano a gestire nell'ottica della conservazione delle risorse e dello sviluppo sostenibile, nel pieno coinvolgimento delle comunità locali. Scopo della proclamazione delle Riserve è promuovere e dimostrare una relazione equilibrata fra la comunità umana e gli ecosistemi, creare siti privilegiati per la ricerca, la formazione e l'educazione ambientale, oltre che poli di sperimentazione di politiche mirate di sviluppo e pianificazione territoriale.

Nel 2002 la Valle del Ticino nel suo insieme (piemontese e lombardo) è stata riconosciuta come Riserva MAB ed è entrata a pieno titolo nella Rete Globale delle Riserve di Biosfera (WNBR – World Network of Biosphere Reserves). La Riserva, così individuata, interessava una superficie di 97.200 ha per circa 100 Km di lunghezza.

A partire dal 2012 è iniziata una procedura di estensione della Riserva MAB che ha portato al riconoscimento nel 2018 della Riserva "Ticino Val Grande Verbano". La nuova area MAB, che include l'ampliamento, comprende un territorio di oltre 332.000 ettari di estensione.

L'aeroporto di Malpensa, vasto circa 1.220 ettari, occupa lo 0,36% di tale area, e l'area di espansione infrastrutturata lo 0,02%.

La gestione della Riserva "Ticino Val Grande Verbano" è affidata agli Enti gestori delle aree protette che vi rientrano, ossia:

- Ente Parco Nazionale Val Grande
- Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore
- Ente Parco Lombardo della Valle del Ticino (dove ricade l'area di progetto dell'aeroporto di Malpensa)

- Ente Parco Campo dei Fiori
- Ente di gestione dei Sacri Monti

Come previsto dal programma MAB, la Riserva si suddivide in tre zone (si veda la Figura 3):

- zone centrali ("Core Areas" - 18.000 ettari), nelle quali l'obiettivo principale è la conservazione degli ecosistemi ed è destinata alla ricerca scientifica;
- zone cuscinetto ("Buffer Areas" - 51.000 ettari), rafforzano l'azione protettiva delle vicine zone centrali. Vi si sperimentano metodi di gestione delle risorse rispettosi dei processi naturali, in termini di silvicoltura, agricoltura ed ecoturismo;
- zone di transizione ("Transition Areas" - 263.000 ettari), dove si svolgono attività economiche per il miglioramento del benessere delle comunità locali. Sono presenti insediamenti abitativi, industriali, attività agricole rispettose dell'ambiente.

L'area del progetto di ampliamento dell'aeroporto di Malpensa si colloca all'interno della zona di transizione, ossia quella sottoposta a minor restrizioni secondo il regolamento MAB.

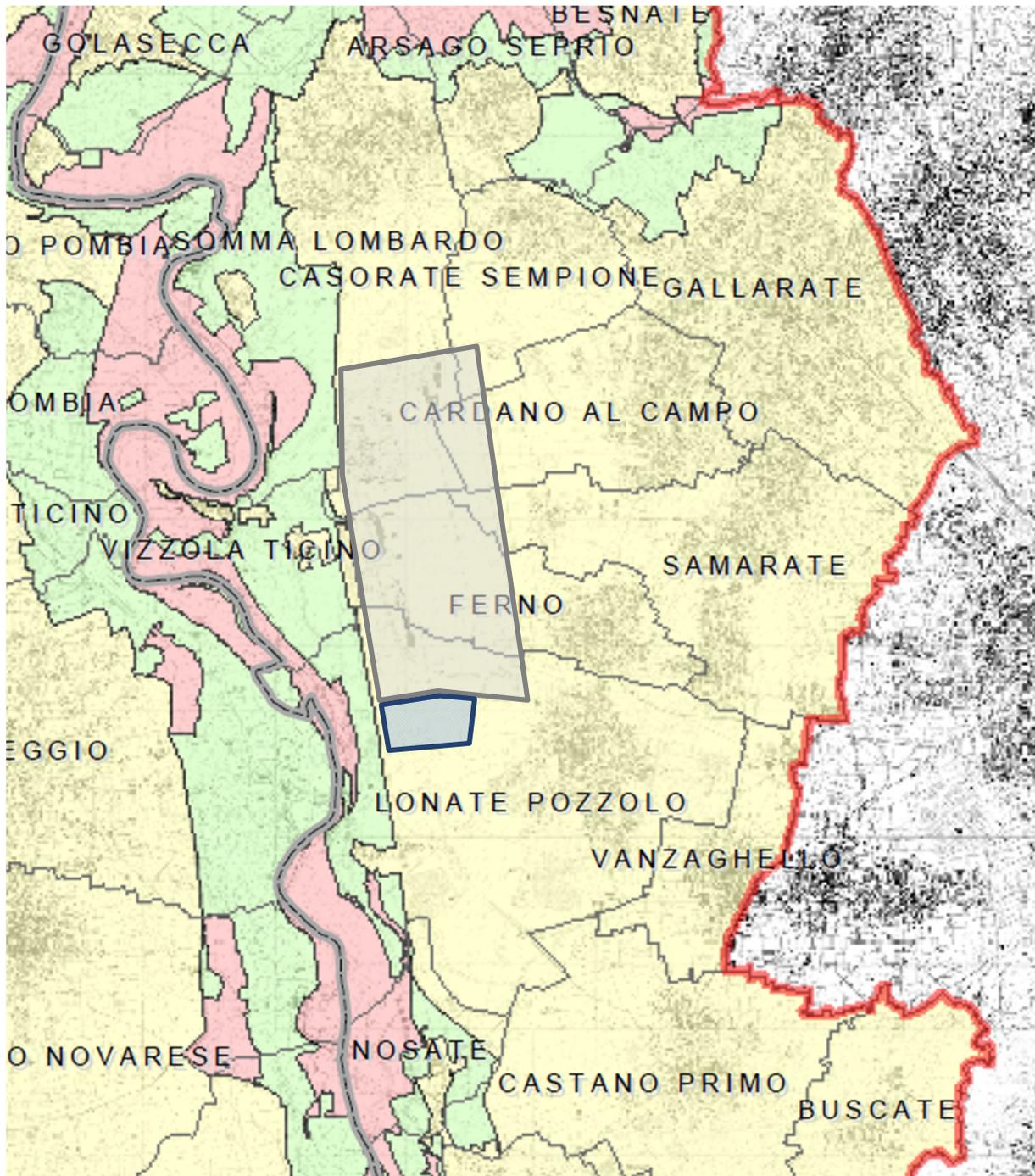


Figura 3: estratto tavola "MUNICIPALITIES AND ZONATION MAP" (Ticino Val Grande Biosphere, Settembre 2017), con indicazione di massima del sedime aeroportuale attuale (in grigio) e in ampliamento (in blu)

Gli obiettivi principali della Riserva "Ticino Val Grande Verbano" sono i medesimi di tutte le aree protette MAB che mirano a soddisfare tre funzioni complementari:

- Una funzione di conservazione volta alla conservazione dei paesaggi, degli habitat, degli ecosistemi, così come delle specie e della diversità genetica;

- Una funzione di sviluppo, per favorire lo sviluppo economico e umano e generare non solo reddito, ma sostenibilità socio-culturale ed ambientale nel lungo periodo;
- Una funzione logistica e di supporto al fine di far avanzare la comprensione dello sviluppo sostenibile, per assicurare sostegno alla ricerca, monitoraggio e formazione a livello locale, oltre i confini della riserva della biosfera e attraverso lo scambio globale di buone pratiche.

In riferimento a tali obiettivi, si può considerare quanto segue:

- In merito al primo obiettivo, si rimanda più in generale alla stima dell'impatto previsto sugli habitat del Parco Lombardo della Valle del Ticino: a fronte di un'indubbia sottrazione di superficie naturale a causa dell'ampliamento aeroportuale, si prevede il recupero e miglioramento di 119 ettari di habitat naturali circostanti (principalmente brughiere), attualmente fortemente minacciati e in via di rarefazione per le forti pressioni e minacce in atto (es. invasione di specie arboree esotiche).
- Riguardo all'obiettivo 2, anche in questo caso, attraverso la prevista gestione contestuale dell'intervento di espansione del sedime e dell'insieme di azioni per il recupero e riqualificazione di ampie superfici di habitat naturali, si prevede di coniugare lo sviluppo economico e umano generando non solo reddito, ma sostenibilità socio-culturale ed ambientale nel lungo periodo. Anche gli interventi di compensazioni ambientale e territoriale riarticolati nelle presenti integrazioni rispetto a quanto previsto nel SIA pubblicato sono coerenti con questo obiettivo.
- In merito all'ultimo obiettivo, SEA si sta già impegnando per una funzione logistica e di supporto anche ai fini di far avanzare la comprensione dello sviluppo sostenibile, come dimostrato dal progetto sperimentale in corso "Recupero e Riqualificazione della Brughiera di Lonate", progetto che ha molteplici obiettivi, tutti finalizzati al miglioramento e condivisione di buone pratiche, nello specifico relative a recupero e riqualificazione dell'habitat 4030 e al contenimento di *Prunus serotina*. Già diversi risultati scientifici sono stati ottenuti in tal senso, come dimostrano le pubblicazioni scientifiche:
 - Vegini E., Lastrucci L., Lazzaro L., Cardarelli E., Martignoni M., 2020. *Impact of Prunus serotina Ehrh. invasion on heathland vegetation: a case of study in North-Western Italy*. *Biologia*.
 - Vegini E., Cardarelli E., Martignoni M., Lonati M., Ravetto S. *Intensive cutting regime in lowland dry heathlands: habitat loss or species enhancement? The case study of Milano Malpensa airport (Northern Italy)*. Articolo in fase di sottomissione.

Inoltre SEA e Parco del Ticino risultano partner del progetto "OLGA" (hOListic Green Airport) oggetto di un finanziamento Horizon2020 Green Deal per lo sviluppo di iniziative sperimentali per definire un benchmark di riferimento europeo di gestione sostenibile aeroportuale (Green Airport). La partnership di SEA e Parco del Ticino è espressamente rivolta alla definizione di modalità di monitoraggio e intervento a tutela della biodiversità nell'intorno degli aeroporti.

QUADRO PROGETTUALE

Aggiornamento scenari di crescita e stime di traffico

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

A fronte di questa situazione di generale incertezza, rispetto alle stime e previsioni di crescita del traffico aeroportuale si ritiene in linea generale, che le stesse debbano essere riviste e riaggornate, a partire da dati recenti e alla luce degli attuali andamenti di traffico, in quanto, come peraltro già riconosciuto, l'emergenza sanitaria Covid 19 inevitabilmente avrà ripercussioni sugli scenari inizialmente prospettati e oggetto dello studio di impatto ambientale presentato. Se l'emergenza sanitaria non può mettere in discussione gli obiettivi di sviluppo e di crescita dell'aeroporto, i tempi e le modalità ne sono stati e potranno essere fortemente influenzati. Ciò richiede inevitabilmente un approfondimento di merito sia a livello di scenario che di ricadute ambientali. Come affermato nella relazione di Piano, per un periodo di media-lunga durata, come nel caso in oggetto, è necessaria una previsione supportata da elementi che siano quanto più possibile affidabili e rappresentativi della specifica realtà di Malpensa, poiché le valutazioni riguardanti il traffico costituiscono il principale elemento di riferimento per i dimensionamenti delle infrastrutture e per la definizione dei programmi di intervento.

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

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

RISPOSTA

È indubbio che l'emergenza sanitaria e le conseguenti limitazioni agli spostamenti abbiano prodotto un'enorme (ed imprevedibile) riduzione dei volumi di traffico aeroportuale registrati nel 2020 e nel 2021, rendendo indispensabile una verifica degli scenari di riferimento considerati per la redazione del Masterplan.

Come richiesto, si è quindi 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 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.

Dimensionamento area cargo city

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

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

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

RISPOSTA

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 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.

Implementazione analisi alternative per lo Sviluppo area Cargo

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

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

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

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

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

In particolare, si segnalano:

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

In particolare per la soluzione 2) si afferma che perseguire tale opzione richiederebbe la realizzazione di forme di collegamento abbastanza complesse con gli esistenti piazzali di sosta aeromobili, che si troverebbero al di là degli attuali edifici cargo, ma soprattutto va ad interessare l'unica area che garantisce – nel lungo termine – la possibilità di realizzare un potenziamento delle infrastrutture di volo e che quindi si ritiene "strategicamente" indispensabile mantenere libera da nuovi insediamenti.

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

In questo caso sono state individuate le seguenti ipotetiche soluzioni:

- 1) area nord-ovest del sedime attuale, con conglobamento di parte della frazione di Case Nuove (Comune di Somma Lombardo);*
- 2) area a nord-est del sedime adiacente al deposito carburanti (Comuni di Casorate Sempione e Cardano al Campo);*
- 3) area a sud-est del sedime (Comuni di Ferno e di Lonate Pozzolo);*

- 4) *area a sud del sedime, in prosecuzione delle strutture di Cargo City esistenti (Comune di Lonate Pozzolo);*
- 5) *area a sud-ovest del sedime attuale, oltre la S.S. 336 (Comuni di Vizzola Ticino e Lonate Pozzolo)*

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

Di tutte le soluzioni inizialmente valutate, sono state poi analizzate solo tre soluzioni localizzative alternative per l'ampliamento dell'area Cargo city: Area Case Nuove; Area compresa tra S.S. 336 e fiume Ticino; Area a sud.

Da una preliminare analisi di tali criteri emerge subito come gli stessi siano più orientati verso la componente economica e operativa/gestionale, mentre trascurino in maniera sostanziale la componente ambientale.

Infatti, le conclusioni del confronto tra le tre soluzioni propendono per la terza soluzione in quanto "garantisce ottimali livelli di funzionalità operativa e comporta minori problematiche e costi". Nulla si dice rispetto agli impatti ambientali di tale soluzione.

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

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

Rispetto agli indicatori ambientali analizzati:

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

Si evidenzia in particolare:

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

- *Occupazione e consumo di suolo: Le tre ipotesi progettuali in oggetto determinano un'occupazione di suolo, che in termini di superfici, secondo il SIA, può ritenersi confrontabile, in quanto l'intervento previsto è lo stesso. Addirittura si afferma che "Pertanto, in termini di consumo di suolo non si ritiene migliore un'ipotesi progettuale rispetto alle altre". Tale confronto è fuorviante sia perché non tiene conto della qualità - rarità - valore ecologico - qualità dei servizi ecosistemici offerti dei suoli occupati né del fatto che in realtà, se non si considera solo l'area occupata dall'area cargo, la soluzione 3 va a interessare un ambito molto più ampio che, venendo a ricadere all'interno del sedime aeroportuale, separata e interferita dalla nuova viabilità proposta, è da considerarsi comunque "perso" da un punto di vista funzionale.*
- *Impatto sull'antropizzazione e produzione di rifiuti: il criterio considera la produzione di rifiuti connessa alla demolizione delle strutture esistenti che evidentemente sarà maggiore in un ambito urbanizzato (e quindi già impermeabilizzato) che non in un ambito naturale. Tale parametro è fuorviante, ancorché uno degli obiettivi del Piano dovrebbe essere proprio quello di riutilizzo di aree già antropizzate, in linea con gli obiettivi regionali di riduzione del consumo di suolo, e non di consumo di suolo libero (che per sua natura non crea rifiuto e non necessità di demolizione).*
- *Interferenza con aree ad elevata naturalità: se la valutazione di tale parametro è corretta per l'ipotesi 3, si dissente dal risultato positivo dell'ipotesi 2 che va comunque ad interferire con ambiti boschivi.*

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

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

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

Inoltre, si richiede che sia inserita tra le soluzioni alternative da valutare nel SIA anche la soluzione 2) interna al sedime, in quanto la sola motivazione (come riportata nella relazione generale) per cui tale ipotesi verrebbe scartata perché l'unica area che garantisce – nel lungo termine – la possibilità di realizzare un potenziamento delle infrastrutture di volo e che quindi si ritiene "strategicamente" indispensabile mantenere libera da nuovi insediamenti, proprio in un'ottica di lungo periodo non è accettabile, tenuto altresì conto che, allo stato, non vi è alcuna certezza, né previsione ed esigenza di una nuova pista.

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

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

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

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

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

Non si comprende come la stessa logica, che subordina la "durata" di tale previsione all'eventuale necessità di realizzare la terza pista, non sia quindi applicabile anche alla soluzione 2. Tenuto altresì conto che prevedere demolizioni di fabbricati esistenti per assolvere a nuove esigenze aeroportuali sopravvenute costituisce già una logica di intervento del presente Masterplan

RISPOSTA

L'analisi delle alternative di sviluppo è stata integrata, in particolar modo, per quanto riguarda le soluzioni correlate al potenziamento delle infrastrutture cargo, che sono quelle che richiedono maggiori superfici e che durante la redazione del Masterplan hanno portato ad individuare una proposta di espansione esterna al sedime, verso sud.

Il processo di valutazione è stato esteso anche ad alcune ipotesi di intervento precedentemente non considerate.

Gli approfondimenti hanno 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 ed ha condotto ad un nuovo e più dettagliato confronto tra le differenti soluzioni.

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 (gli interventi previsti nell'area riguardano solo i depositi e le strutture di cantiere delle Imprese di costruzione che, proprio per la loro funzione, costituiscono opere di carattere temporaneo e vengono smantellate al termine dei lavori).

Pur permanendo la suddetta 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.

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 state pertanto 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.

Come richiesto, tale attività di analisi e confronto tra le differenti ipotesi di sviluppo dell'area cargo ha riguardato sia gli aspetti di carattere tecnico ed operativo (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.

Riconfigurazione della viabilità per la SP14

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

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

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.

Nello sviluppo progettuale e approvativo sarà definita 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).

L'ipotesi di prevedere che quota parte del tracciato possa essere sviluppato in galleria al di sotto dell'ampliamento del piazzale cargo viene comunque stata scartata per motivi di safety aeroportuale: per minimizzare i rischi derivanti dalla presenza e circolazione in superfici degli aeromobili al di sopra della strada, sarebbe necessario realizzare opere di protezioni del tracciato incongrue con i benefici ottenibili, sempre che siano tecnicamente fattibili.

L'attuale soluzione progettuale peraltro incrementa solo marginalmente e il percorso della SP14 e non interferisce significativamente con le aree naturali.

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

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

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

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

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

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 4), quanto anche perché costituisce un'attività che contraddistingue lo scalo di Milano Malpensa.



Figura 4 Amsterdam Schiphol: Mappa spotting point

Se allo stato attuale detta attività è svolta in forma spontaneistica, 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.

Aree a parcheggio

Complessivamente, allo stato, i posti auto disponibili all'interno del sedime (sosta breve e lunga), parte a raso e parte in struttura multipiano, sono circa 10.100. È da evidenziare come a questi si aggiunga un notevole numero di parcheggi extra sedime, su aree private e con gestione da parte di Società esterne (come riconosciuto nella stessa relazione generale). Tale necessità di parcheggi sarà destinata ad aumentare con il futuro sviluppo dell'aeroporto, incrementando le ricadute di questo tipo di attività, che seppur localizzate fuori dal sedime aeroportuale, sono strettamente connesse e a servizio della fruizione dell'aeroporto stesso. Si ritiene quindi opportuno che sia sviluppata una proposta di regolamentazione su area vasta di tale servizio, fatta salva la disamina delle motivazioni a giustificazione dell'insorgere di tali attività extra sedime (non trovando piena soddisfazione nella disponibilità aeroportuale) e l'individuazione di un'offerta di posti auto adeguata alle previsioni di utenza e a costi concorrenziali. Ciò a prescindere evidentemente dalla necessità di incrementare comunque gli spostamenti da e per l'aeroporto attraverso forme di trasporto pubblico.

RISPOSTA

Tra gli obiettivi del Masterplan c'è anche quello di favorire un sempre più intenso ricorso all'utilizzo del trasporto pubblico e vengono a tale scopo previsti sia il prolungamento della linea ferroviaria oltre il Terminal 2 fino a Gallarate (collegamento con la linea FS del Sempione), sia la realizzazione di un nuovo centro di interscambio modale ubicato in prossimità del Terminal 1, dove potranno fare capo tutti i servizi di trasporto pubblico da/per l'aeroporto, garantendo rapide e dirette connessioni con la stazione ferroviaria, l'aerostazione, ecc.

Considerando tuttavia la specifica necessità di nuovi parcheggi che potrà registrarsi in futuro a seguito del previsto incremento del traffico aeroportuale, il Masterplan prevede anche la realizzazione di nuovi posti auto all'interno del sedime, sia attraverso l'ampliamento di superfici "a raso" esistenti (P1), sia prevedendo l'installazione di strutture metalliche sopraelevate in corrispondenza di zone già destinate a parcheggio, che consentiranno di incrementare l'offerta di posti auto evitando l'impermeabilizzazione di nuove superfici.

Questi interventi dovrebbero contribuire a limitare lo sviluppo di analoghe attività extra sedime.

Valutazioni riguardanti le SS336 e SS336dir

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

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

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

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

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

Il Collegamento Besnate-Malpensa assorbe anche parte del traffico che gravita su Gallarate, altrimenti insistente su SS33 e SS341.

La Variante alla SS341 Gallaratese acquisisce parte del traffico di attraversamento della SS336-SS336dir.

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

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

RISPOSTA

Si conferma quanto indicato nell'osservazione espressa dal Parco del Ticino. Le valutazioni svolte risultano effettivamente subordinate all'effettiva realizzazione delle nuove infrastrutture e queste ultime seguiranno un iter progettuale, approvativo (anche dal punto di vista ambientale) e realizzativo differente dalle opere previste dal Masterplan dell'aeroporto di Malpensa, che costituiscono l'oggetto del presente processo di valutazione.

QUADRO AMBIENTALE

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

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

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

Tale aspetto andrà quindi opportunamente approfondito visto anche che, così come rimarcato anche nello studio ATTIVITÀ DI RICERCA PER GLI ADEMPIMENTI CONSEGUENTI ALLA PROCEDURA DI INFRAZIONE 2012/4096 IN MERITO A SITUAZIONI DI DEGRADO DELLE SPECIE BOSCHIVE DI UN'AREA DEL COMUNE DI SOMMA LOMBARDO (VA) ASCRIVIBILE ALL'ATTIVITÀ DI DECOLLO E ATTERRAGGIO NEL VICINO

AEROPORTO DI MALPENSA, commissionato da Regione Lombardia a Éupolis Lombardia, tali ambiti ospitano biotopi non sempre classificati come siti Natura 2000 dove si possono trovare habitat e specie degli allegati I e II della Direttiva Habitat e popolazioni significative o decisamente importanti di specie di uccelli inclusi nell'allegato I della Direttiva Uccelli.

Tali aree sono:

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

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

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

- Area di Lonate Pozzolo, Castano Primo e Nosate: l'area è centrata sulle zone umide legate all'impianto di fitodepurazione del Torrente Arno e sulle limitrofe aree naturali, caratterizzate da alcuni nuclei boschivi di medie dimensioni e alcune aree caratterizzate da

un mosaico di arbusti, boschi e altri ambienti aperti. Per l'intero sistema della REL, quest'area risulta un elemento importante per la connessione tra le aree più orientali e la Valle del Ticino.

- *Area di Cardano al Campo, Casorate Sempione e Somma Lombardo: l'area, situata poco a nord e ad est di Malpensa, include tre nuclei forestali che risultano probabilmente in parte isolati, sebbene la connessione con la Valle del Ticino potrebbe passare attraverso la zona tampone delle aree ecotonali. Sono inclusi, inoltre, gli ambienti aperti localizzati a sud dell'abitato di Somma Lombardo e Casorate Sempione, che potrebbero garantire la connessione di questi ambienti verso nord e verso est.*

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

Al fine di garantire un'adeguata tutela dell'ambito sopra descritto, ricadente all'interno degli elementi di

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

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

RISPOSTA

In primo luogo si segnala che gli studi naturalistici di dettaglio predisposti dall'Università di Pavia propedeuticamente allo Studio di Impatto Ambientale (Studio Botanico, Analisi di impatto e Studio Faunistico) sono riportati in Allegato 24.

In essi possono essere verificate tutte le indagini, analisi e valutazioni di dettaglio svolte nei 4 anni precedenti la pubblicazione del Masterplan 2035 e del relativo SIA, al fine di trasferire nello stesso il quadro conoscitivo aggiornato e dettagliato.

In particolare a partire dai dati su tipologia, qualità e dimensioni delle superfici sottratte sono state dimensionate le superfici di intervento compensativo.

Alla luce della modifica del tracciato della SP14 esposto nel seguito, tali dimensionamenti al momento sono conservativi, in quanto le aree precedentemente intercluse nel tracciato della SP14 continuano a essere considerate sottratte, per quanto non lo siano e non siano neanche più oggetto di frammentazione.

In merito alla soluzione progettuale prescelta si specifica che la configurazione progettuale della Nuova area cargo è stata rimodulata, in conseguenza del recepimento delle istanze formulate, ed in particolare è stato rimodulato il tracciato della variante della Sp14, che è attualmente previsto a ridosso della Nuova area cargo, ed è stato delocalizzato in altri differenti ambiti il Polo polifunzionale proposto nello SIA. Tale scelta consente di evitare futuri fenomeni di frammentazione e/o alterazione degli habitat recuperati o ricostituiti tramite gli interventi mitigativi previsti. Tutta la zona circostante la nuova area cargo, quindi per una estensione superiore ai 100 ettari, sarà interessata dagli interventi mitigativi e quindi riqualificata. 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.

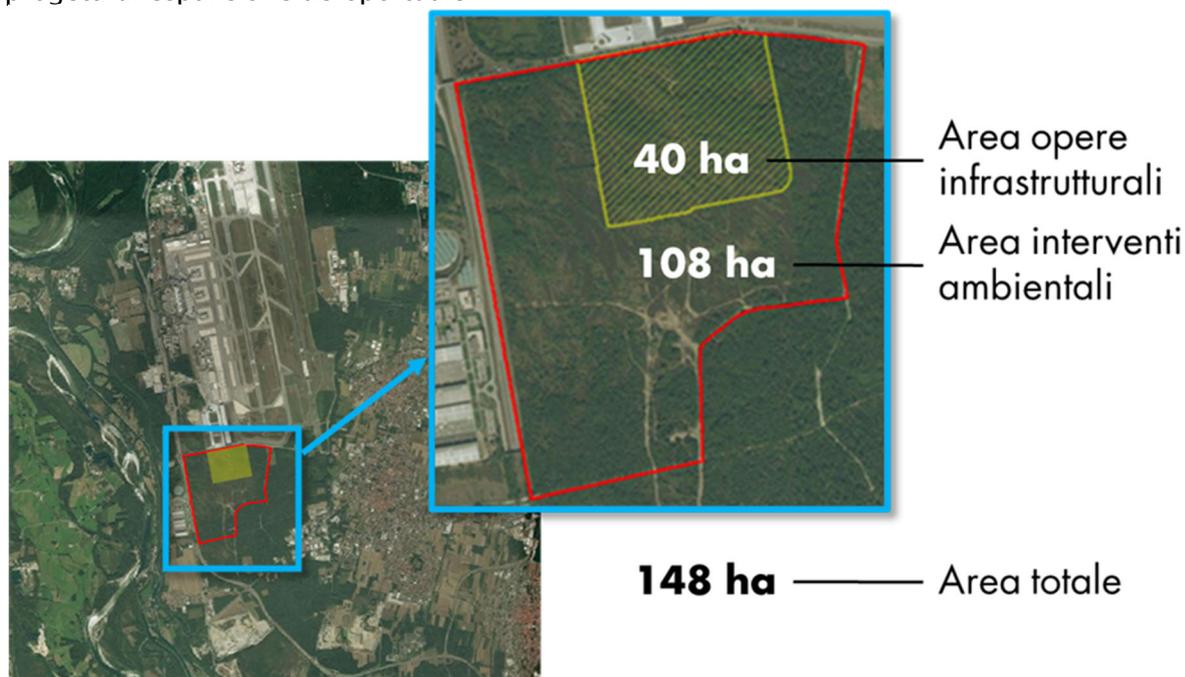


Figura 5 Quantificazione complessiva delle aree per tipologia di intervento

In merito agli habitat, e alle loro caratteristiche qualitative, 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". I rilievi specialistici (rilievi floristici, rilievi fitosociologici), infatti 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 citato si specifica che l'area ricade nel biotopo oggetto di una proposta di riconoscimento a SIC/ZPS "Brughiere di Malpensa e di Lonate".

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, tra i quali habitat di interesse comunitario esterni ai Siti della Rete Natura 2000, 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.

<i>Tipologia vegetazionale / habitat</i>	<i>Area (ha)</i>	<i>Incidenza %</i>
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%
Robiniето e pruneto – ex querceti	243,1	68,3%
Praterie - habitat 6210	0,9	0,3%

Tabella 1 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, come detto in precedenza, ossia una porzione territoriale pari ad oltre 2,5 volte quella oggetto dell'intervento infrastrutturale, ammontante a 40 ettari.

Per quanto attiene la distribuzione della brughiera, uno degli habitat di interesse conservazionistico rilevati, e gli aspetti qualitativi, si può fare riferimento allo studio botanico citato, del quale si riportano di seguito pochi tratti salienti.

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 stati di conservazione della brughiera (cfr.

Figura 6) si nota come siano davvero poche le superfici di habitat ben conservato ricadenti nell'area interessata dalle opere infrastrutturali.



Figura 6 Figura sopra habitat 4030 ben conservato, figura sotto habitat 4030 degradato. In retinato rosso la zona di espansione dell'area cargo

L'habitat 4030 (brughiera) 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 habitat 4030 degradato	2,63	0,644
Perdita di habitat 4030 totale	2,73	0,67

Tabella 2 Superficie di habitat 4030 perso per il progetto e percentuale rispetto alla sua distribuzione regionale

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 ricostruzione 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 stati di conservazione 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 3 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 mitigazione alla perdita di superficie disponibile nell'areale delle specie faunistiche.

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 ecosomaico, 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.

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 nuove 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.

Inoltre l'area in esame interessa marginalmente il corridoio regionale primario a bassa o moderata antropizzazione rappresentato dal fiume Ticino, ma questo si verifica in un ambito nel quale non sono previste modifiche in termini infrastrutturali, ma limitatamente ad

interventi mitigativi e quindi di miglioramento della qualità ambientale e di conseguenza della funzione ecologica.



Figura 7 Localizzazione dell'area interessata dal progetto (limite rosso), rispetto al corridoio regionale primario a bassa o moderata antropizzazione (barrato in azzurro), con evidenza delle opere infrastrutturali (retinato rosso)

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 una *core area* 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.

Per quanto attiene gli effetti determinati dalla configurazione aeroportuale di MP2035 sulla connettività ecologica relativamente al corridoio tra area boschiva a Sud e il parco del Ticino a Nord-Ovest, derivante 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 8).

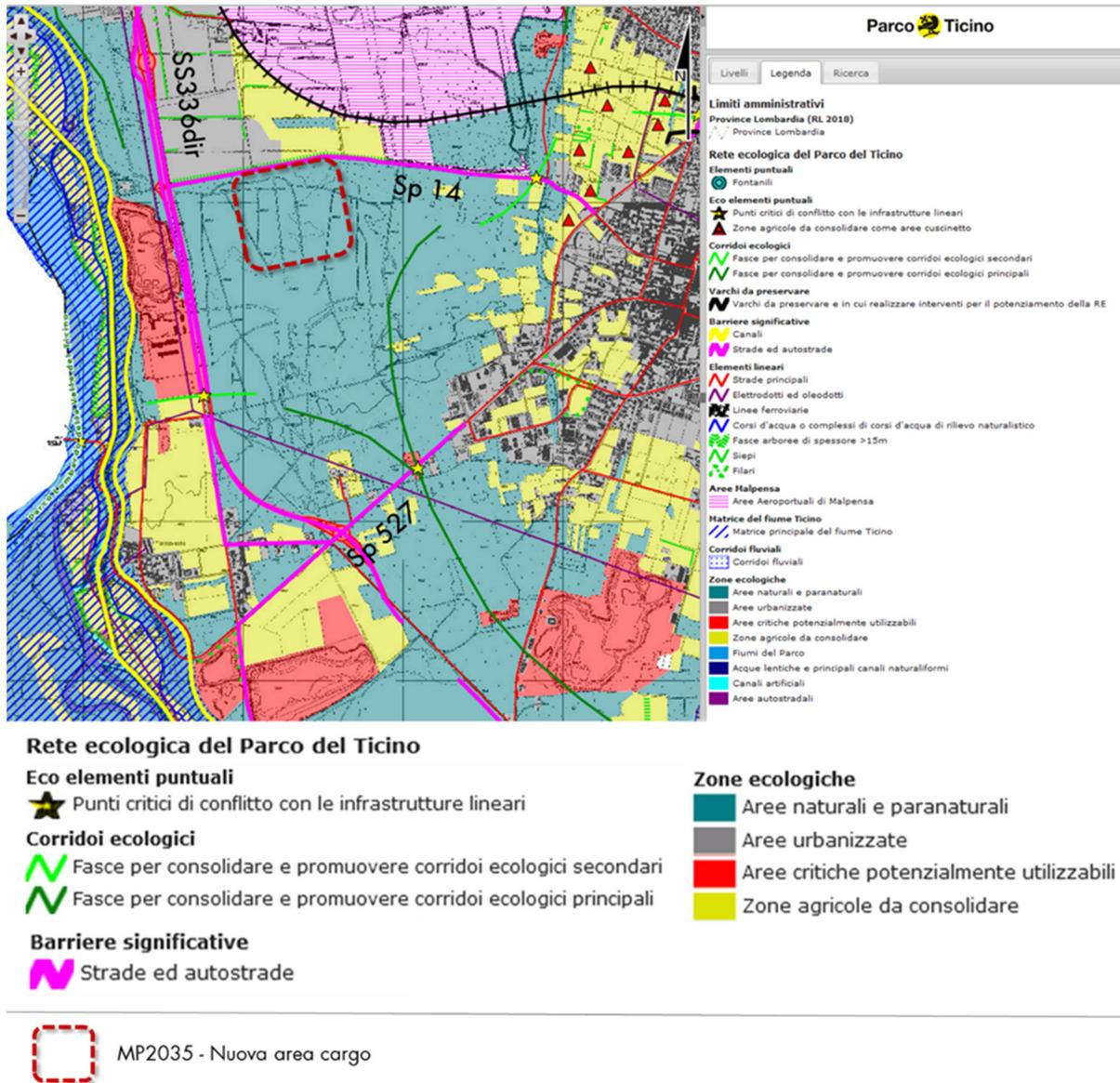


Figura 8 Sovrapposizione della Nuova area cargo alla carta della rete ecologica del Parco del Ticino (Fonte: Elaborazione da <http://parcoticino.r3-gis.com>)

Come si evince dalla Figura 8 , 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.

La Nuova area cargo, a seguito della sua rimodulazione conseguente al recepimento delle istanze formulate nelle richieste presentate da MiTE e Regione Lombardia, 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 8).

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.

Il miglioramento complessivo, dal punto di vista ecologico, dell'area, comprensiva sia delle opere infrastrutturali che degli interventi ambientali, è stato approfondito in uno specifico studio "Bilancio Ecologico del Suolo" (Allegato 25), redatto al fine di 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.

Ad ulteriore conferma è stato redatto uno specifico approfondimento "Analisi ambientale delle alternative di insediamento" (Allegato 20), atto a valutare i possibili impatti ambientali derivanti da ciascuna alternativa 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.

Osservazioni allo studio di incidenza

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

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

Nessuna menzione viene fatta però rispetto alla richiesta di istituzione del SIC/ZPS "BRUGHIERE DI MALPENSA E DI LONATE" ALL'INTERNO DEL PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO", inviata dal

Parco del Ticino a Regione Lombardia in data 25 ottobre 2011, con la quale si richiedeva tale riconoscimento per un ambito pari a 856 ettari collocato a sud dell'aeroporto di Malpensa che comprendeva sia l'area di brughiera a nord della ss336 che gli ambienti ricompresi fra quest'ultima e le vasche di spagliamento del torrente Arno, come da figura sottostante.

Tale richiesta nasceva dalla necessità di tutelare

- *4 habitat di interesse comunitario, tra i quali il 4030 "Lande secche europee", che in quest'area è rappresentato dalle formazioni più estese e meridionali della pianura Padana (occasione unica di monitoraggio degli effetti dei cambiamenti climatici sulle cenosi coinvolte);*
- *230 specie ornitiche, 61 delle quali di interesse comunitario, fra cui il Succiacapre, specie di elevata priorità di tutela a livello europeo, che ha in quest'area uno dei siti di importanza internazionale e l'Averla piccola, per la quale questa zona rappresenta il più importante a livello nazionale;*
- *14 Falconiformi*
- *i lepidotteri Callimorpha (Euplagia) quadripunctaria, specie comunitaria prioritaria e Coenonympha oedippus, considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione ed inclusa nell'allegato II della Direttiva Habitat.*

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

In conseguenza di questo mancato riconoscimento si comprende che questo proposto sito non fosse da sottoporre obbligatoriamente alla procedura di VINCA, ma laddove lo studio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabella 4 Superfici permeabili/impermeabili e indici di permeabilità territoriale allo stato di fatto e nello scenario futuro

	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: $I_p = \text{Superficie permeabile} / \text{ST}$				

La naturalità dell'area interessata dal progetto di espansione a sud dell'aeroporto è stata considerata nell'ambito dello SIA, tanto che è stato eseguito uno specifico studio botanico (Allegato 8 dello SIA), come già detto in risposta al punto precedente e riportato di nuovo di seguito per completezza, i risultati del quale sono stati appunto considerati nello SIA. Il suddetto studio è stato predisposto sulla base di rilievi specialistici eseguiti tra il 2016 e il 2019, 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, si è specificato che tale 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 sebbene esterno a Siti della Rete Natura 2000, 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 stati di conservazione della brughiera (cfr. Figura 11) si nota come siano davvero poche le superfici di habitat ben conservato ricadenti nell'area di ampliamento.

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



Figura 11 Figura sopra habitat 4030 ben conservato, figura sotto habitat 4030 degradato. In retinato rosso la zona di espansione dell'area cargo

L'habitat 4030 (brughiera) 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 habitat 4030 degradato	2,63	0,644
Perdita di habitat 4030 totale	2,73	0,67

Tabella 5 Superficie di habitat 4030 perso per il progetto e percentuale rispetto alla sua distribuzione regionale

Come esposto nella risposta all'osservazione precedente, in merito alla soluzione progettuale prescelta si specifica che la riconfigurazione effettuata, tramite rimodulazione della SP. 14 (Allegato 8 delle presenti integrazioni) e delocalizzazione in altri differenti ambiti del Polo polifunzionale proposto nello SIA (Allegato 6 delle presenti integrazioni), evita futuri fenomeni di frammentazione e/o alterazione degli habitat recuperati o ricostituiti tramite gli interventi mitigativi previsti. Tutta la zona circostante la nuova area cargo, quindi per una estensione superiore ai 100 ettari, sarà interessata dagli interventi mitigativi e quindi riqualificata. I nuovi habitat, alcuni di interesse comunitario, ricostituiti nell'intorno della nuova area cargo, a seguito delle mitigazioni previste, quindi non saranno sottoposti a interventi di espansione aeroportuale.

In particolare, si sottolinea che a fronte della perdita di piccole aree disgiunte di brughiera, gli interventi di recupero degli ambiti di brughiera esistenti e ricostruzione di nuovi ambiti di brughiera interessano una superficie molto più ampia, come dettagliato nella risposta dell'osservazione precedente (cfr. Tabella 3).

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 mitigazione alla perdita di superficie disponibile nell'areale delle specie faunistiche.

Si specifica che 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 29 "Interventi di potenziamento e riqualificazione dell'assetto vegetazionale: confronto tra lo stato attuale e lo stato di progetto".

Tutta l'area circostante la nuova area cargo, come anticipato, sarà quindi interessata dagli interventi ambientali, allo scopo di recuperare e/o ricostituire gli habitat presenti, alcuni dei quali, compresa la brughiera, di Direttiva, sebbene esterni a Siti Natura 2000. Uno degli scopi delle mitigazioni, è infatti, la ricucitura con gli habitat presenti nell'intorno dell'intervento.

L'aver considerato un ambito così esteso ha necessariamente orientato la definizione delle tipologie degli interventi le quali, ancorché limitarsi alle consuete opere a verde di mascheramento degli elementi infrastrutturali più evidenti dal punto di vista dimensionale, si sono sostanziate 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.
- *Riqualficazione 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.).

Se già il rapporto dimensionale intercorrente tra l'estensione delle opere infrastrutturali in progetto (40 ha) e quella dell'ambito oggetto degli interventi a valenza ambientale (circa 110 ha) di per sé stesso dà contezza della portata di detti interventi, al fine di verificare in quali termini questi possano ripristinare le funzioni del suolo compromesse dalla presenza delle opere in progetto, è stato svolto uno specifico approfondimento fondato sull'applicazione del metodo STRAIN (Allegato 25), elaborato da Regione Lombardia ed approvato con DDG n. 4517, Qualità dell'Ambiente, del 7.05.2007.

Il ricorso a detto metodo è sembrato quello più adeguato a dare risposta a quanto richiesto da MiTE nella succitata nota, in quanto rivolto ad operare la quantificazione delle aree da rinaturalizzare come compensazione a consumi di ambiente da parte di infrastrutture di nuova realizzazione.

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.

Ad ulteriore conferma è stato redatto uno specifico approfondimento "Analisi ambientale delle alternative di insediamento" (Allegato 20), atto a valutare i possibili impatti ambientali derivanti da ciascuna alternativa 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.

In merito agli interventi mitigativi previsti, solo nelle successive fasi progettuali si potrà scendere nel dettaglio (fasi di realizzazione, specie vegetali da impiegare, sestri 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 con un opportuno grado di eterogeneità che migliora la qualità dell'area, rendendola idonea ad un numero maggiore di specie.

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, ed il suo particolare interesse, saranno fornite informazioni specifiche ad essa e 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'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.

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.

Inoltre sarà redatto un piano di gestione e recupero della biomassa legnosa, relativamente agli interventi di taglio necessari nell'ambito degli interventi mitigativi proposti. In merito al tema dell'opportuna valutazione delle connessioni ecologiche, esso è stato approfondito nell'ambito della risposta dell'osservazione al punto precedente.

Qualità dell'aria

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

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

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

A tale assunto era giunto anche il già citato studio EUPOLIS che affermava quanto segue "Il contributo all'emissione di NO_x del macrosettore 8 "Altre sorgenti mobili e macchinari", è dovuto per il 95% al settore del traffico aereo, principalmente internazionale, e i Comuni dell'area più esposti sono Ferno e Somma Lombardo. Per meglio caratterizzare l'area del

presente studio e il contributo del traffico aeroportuale alla qualità dell'aria e al suo potenziale impatto sugli ecosistemi, si possono adottare i due indicatori rappresentati dalla densità emissiva (massa totale di emissione di NOx per unità di superficie territoriale) e dal contributo specifico (in percentuale) del traffico aereo al totale delle emissioni di NOx entro un dato dominio territoriale. Il rapporto tra emissioni totali di NOx e superficie del corrispondente territorio è pari a 6,3 t/km² per l'intera regione della Lombardia, ma sale ad un valore doppio (12,3 t/km²) se si considera la provincia di Varese dove la densità di popolazione e di attività economiche locali è più elevata della media regionale. Nell'adiacente area metropolitana milanese (che coincide sostanzialmente con l'intero territorio provinciale di Milano) la densità emissiva di NOx sale ulteriormente ad oltre 20,5 t/km², quello dell'area definita dai territori dei 23 comuni immediatamente gravitanti attorno allo scalo di Malpensa (dominio emissivo allargato) risulta 14 t/km². Se infine restringiamo il nostro dominio territoriale ai soli 7 comuni più prossimi all'area della Brughiera del Dosso (dominio emissivo ristretto), la densità di emissioni di NOx raggiunge i 13,1 t/km², valore doppio rispetto quello medio regionale. Tenendo presente, come evidenziato in precedenza, che già la media regionale delle emissioni NOx si colloca su valori ritenuti elevati dagli standard internazionali, si può concludere che il tasso emissivo del territorio immediatamente circostante la Brughiera del Dosso rappresenta una indubbia criticità. L'area del comune di Somma Lombardo, che costituisce l'oggetto della presente relazione, mostra, per ciò che attiene il possibile impatto dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi vegetali, alcuni elementi di criticità relativamente alle concentrazioni presenti di ossidi di azoto e di ozono. In particolare, le medie annue di NOx (tra i 30 e i 40 µg/m³) eccedono, seppure limitatamente, il livello critico fissato dalla direttiva europea 2008/50 per la protezione della vegetazione (30 µg/m³). Tenendo presente un fondo naturale del dominio regionale di circa 20 µg/m³, è possibile inferire che le emissioni locali di NOx (provenienti in misura prevalente da trasporto su strada e da traffico aereo) siano responsabili della differenza tra i valori osservati in loco e quelli del background regionale. Questa osservazione andrà tenuta presente in vista di future azioni di controllo e mitigazione delle emissioni generate dall'esercizio del sistema aeroportuale. Le emissioni di NOx (e le relative concentrazioni in atmosfera) assumono ulteriore importanza anche come fattore responsabile delle deposizioni a carattere eutrofizzante capaci di rilasciare carichi critici di azoto in suoli poveri di azoto come quelli presenti in queste aree. Occorre infine considerare che la pressione esercitata dai due inquinanti eccedenti le soglie critiche di potenziale danno biologico (NOx e ozono) può tradursi in effetti additivi o perfino sinergici in termini di alterazione di alcuni fondamentali meccanismi fisiologici e biochimici degli organismi vegetali presenti.

RISPOSTA

I livelli stimati citati si riferiscono all'impatto prodotto dagli scenari sui recettori maggiormente esposti e si ritiene non pertinente un confronto con i livelli delle centraline misurati dalle centraline ARPA. Per una valutazione dell'impatto degli scenari del Masterplan si rimanda all'aggiornamento dello studio specialistico componente atmosfera (Allegato 22) dove è stato inoltre effettuata, come richiesto, una valutazione ai recettori sommando ai livelli della centralina ARPA di Ferno, ritenuta potenzialmente di fondo, il gradiente ottenuto dalla differenza delle concentrazioni tra i livelli degli scenari di Masterplan e non i livelli assoluti stimati.

Contrariamente a quanto rilevato, l'area di studio del modello di calcolo include tutti i centri urbani di comuni limitrofi al sedime aeroportuale.

Di seguito si riporta un'immagine dell'area di studio con indicata la centralina ARPA di Ferno, usata come fondo per le valutazioni dei limiti di legge previsti dal D.Lgs 155/2010. In recettori individuati coprono i comuni di Somma Lombardo, Arsago Seprio, Cardano al Campo, Ferno, Lonate Pozzolo e Vizzola Ticino. Si fa notare inoltre che, per tutti gli inquinanti considerati, i livelli di concentrazione diminuiscono fortemente all'esterno del sedime aeroportuale (1/2 ordini di grandezza) rispetto al livello massimo simulato all'interno. Nell'aggiornamento dello studio specialistico componente atmosfera è stato effettuato anche un confronto tra i risultati dello scenario e il database INEMAR aggiornato al 2017 nel quale sono descritte le principali sorgenti di inquinanti collegate al territorio introno a Malpensa.

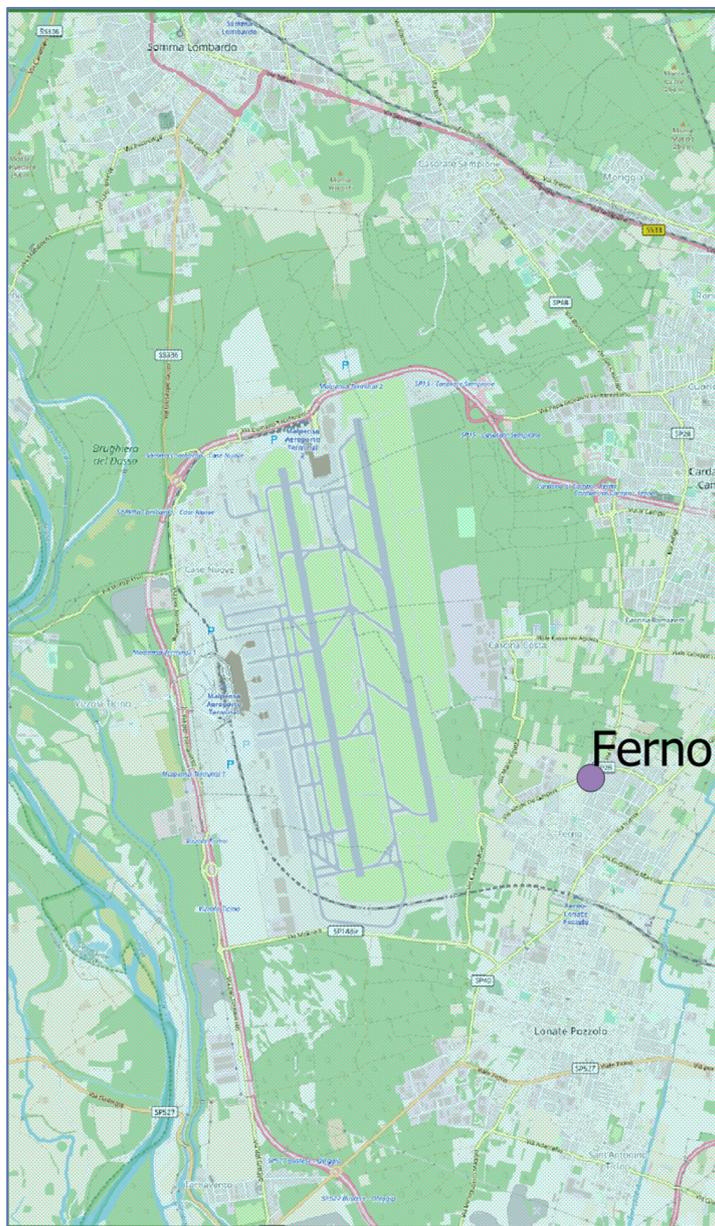


Figura 12: Area di studio della valutazione di impatto sulla qualità dell'aria e localizzazione della centralina ARPA di Ferno

Tutti gli altri aspetti citati e contenuti dell'osservazione, principalmente di carattere descrittivo, non contengono richieste specifiche di integrazioni e/o approfondimenti di quanto trasmesso.

In ogni caso si rimanda all'aggiornamento dello Studio atmosferico (Allegato 22) per una revisione dei risultati delle stime emissive e modellazioni di dispersione degli inquinanti.

In particolare lo studio contiene le stime di concentrazioni di Ossidi di Azoto totali ricadenti sul territorio.

Le concentrazioni, oltre a essere valutate presso i recettori residenziali più esposti, sono riportate in formato di mappa sia per lo scenario di riferimento 2018 che per quello di progetto 2035. Le mappe sono state definite anche per gli Ossidi di Azoto Totali (NOx).

In merito agli NOx si fa presente che, come emerso da una caratterizzazione della qualità dell'aria presso la centralina ARPA di Ferno, i livelli presentano concentrazioni annuali già superiori rispetto ai limiti previsti dal D.Lgs 155/2010 per la tutela della vegetazione fissato a 30 µg/m³.

Questi livelli sono solo in parte correlabili con le attività legate a Malpensa.

Le concentrazioni annuali di Ossidi di Azoto nella centralina di Ferno sono riportate nella tabella sottostante.

Non è possibile eseguire un confronto con i dati rilevati dalla centralina ARPA Piemonte di Castelletto sopra Ticino in quanto non risultano disponibili le concentrazioni di NOx dal relativo sito web.

Tabella 6: Risultati analisi concentrazioni annuali Ossidi di Azoto totali NOx Centraline di Ferno periodo 2015-2020

NOx	Ferno
Anno	Livello critico annuale per la protezione della vegetazione 30 µg/m ³
2015	86
2016	104
2017	101
2018	61
2019	90
2020	43

In riferimento ai livelli costantemente superiori al limite normativo si evidenzia che la stazione di Ferno e più in generale l'ambito territoriale in studio non sono da considerarsi rappresentativi per la valutazione della qualità dell'aria ai fini della protezione della vegetazione in quanto collocati entro 20 km dalle aree urbane ed entro 5 km da altre zone edificate, impianti industriali, autostrade o strade principali con conteggi di traffico superiori a 50.000 veicoli al giorno.

Osservazioni alle analisi paesaggistiche

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

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

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

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

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

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

RISPOSTA

Osservando la tavola del Piano paesaggistico allegato al Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino, il cui stralcio relativo all'ambito aeroportuale ed il suo immediato intorno è riportato nella seguente Figura 13, si evince come l'infrastruttura oggetto delle iniziative del Masterplan 2035 sia ricompreso all'interno della Zona della pianura asciutta e ubicato, come noto, ad est del Fiume Ticino e della sua valle, connotata dalla presenza di ampie foreste planiziali.

Come si evince dalla medesima Figura 13, la valle del Ticino risulta attraversata da strade panoramiche che, come riportato anche nello SIA nell'ambito dei caratteri percettivi del fattore ambientale Paesaggio (P2 – Lo stato attuale: L'ambiente e l'opera), sono costituite prevalentemente da percorsi ciclo-pedonali che si sviluppano a ridosso del Ticino o dei relativi canali artificiali, lungo tracciati strutturati, anche in parte asfaltati; tali percorsi consentono unicamente di fruire visuali del tipico paesaggio della valle del Ticino, caratterizzato dalla costante presenza dell'elemento acqua e delle relative opere di ingegneria idraulica, contornati da una ricca e folta vegetazione arborea che si sviluppa all'interno della piana e lungo le scarpate del terrazzo fluviale.

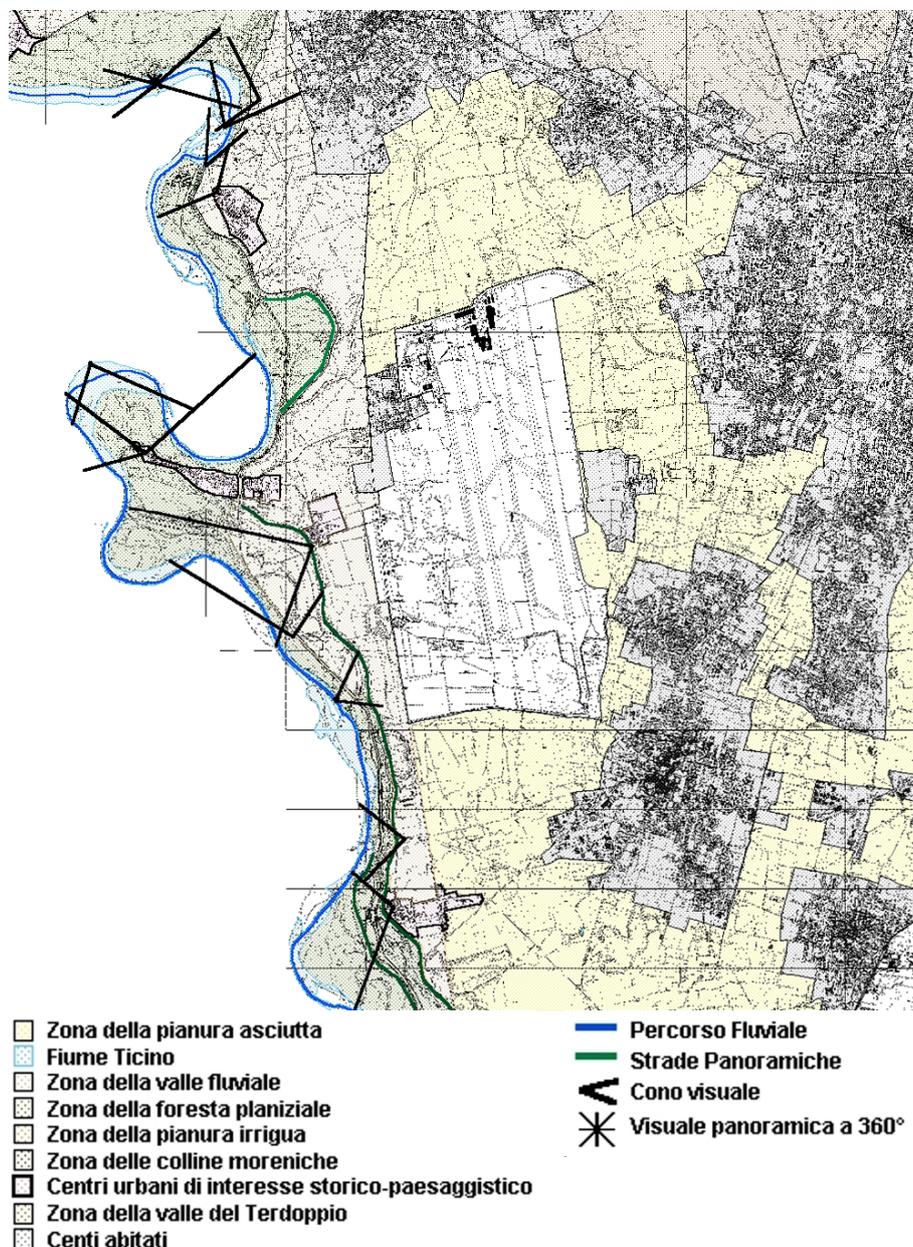


Figura 13 Stralcio del piano paesaggistico allegato al PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino inquadrante l'ambito aeroportuale ed il suo intorno

Stante la morfologia valliva, ove il corso d'acqua e relative strade panoramiche si sviluppano ad un piano inferiore rispetto all'ambito aeroportuale, che di fatto non consente alcuna possibilità di fruire le aree di intervento dai punti di visuale individuati dal Piano paesaggistico, nell'ambito dello SIA è stata condotta una più puntuale analisi di intervisibilità che ha considerato tutti i luoghi pubblici rispondenti al requisito della normale accessibilità, come i percorsi stradali, quelli ciclo-pedonali, nonché i punti individuati come aree di svago e per il tempo libero, ancorché interni all'area del Parco, più prossimi all'area di ampliamento della zona cargo a sud dell'attuale sedime aeroportuale.

Rimandando all'analisi di intervisibilità del fattore ambientale Paesaggio contenuta nella citata sezione P2 dello SIA per maggiori approfondimenti, in tale sede si reputa opportuno evidenziare come detta analisi abbia consentito di fornire un più dettagliato stato delle condizioni percettive offerte dai luoghi ed assi di fruizione presenti nell'immediato intorno aeroportuale e dell'area di intervento.

Come premesso, l'area di ampliamento della zona cargo a sud dell'attuale sedime aeroportuale riguarda una porzione di pianura asciutta che, come indicato dalla tavola di Azzonamento del PTC del Parco lombardo della Valle del Ticino (cfr. Figura 14) risulta costituita dalla preminente vocazione forestale, nonché la ben nota presenza di brughiere.

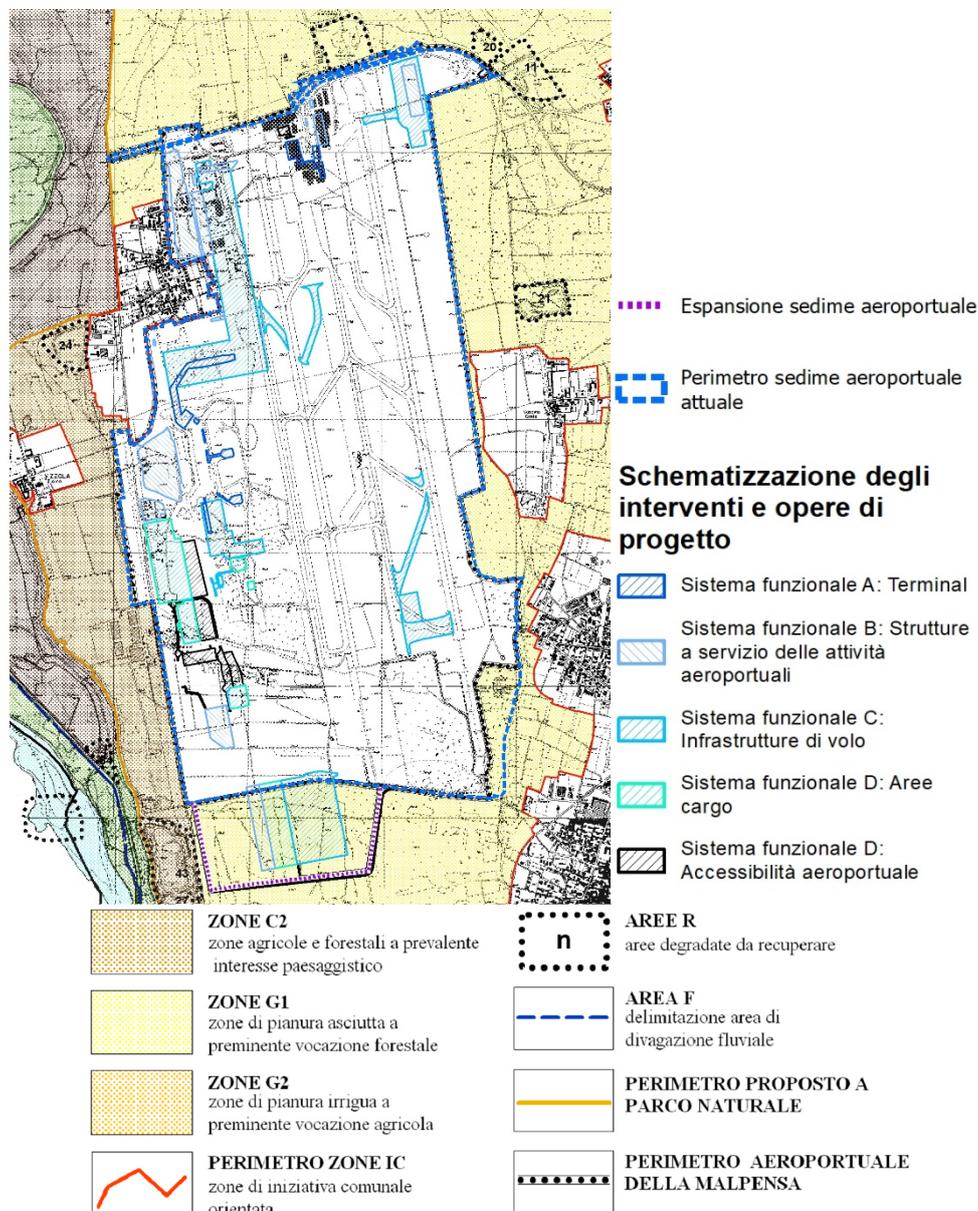


Figura 14 Tavola 1 Azzonamento PTC Parco Regionale Lombardo Valle del Ticino

Stante ciò, nell'ambito dello SIA è stato condotto uno studio floristico di dettaglio di tutta l'area a sud dell'attuale sedime aeroportuale che ha consentito di analizzare la composizione delle comunità vegetali presenti, di definirne le dinamiche in atto, nonché di definire la distribuzione spaziale delle tessere vegetali distinguendo quelle che ancora preservano le caratteristiche di naturalità inalterate da quelle degradate o scomparse.

Seppur tale ambito risulti, senza ombra di dubbio, connotato dalla prevalente presenza di formazioni forestali ed in minima parte di aree con brugo, il dato che emerge da detto studio è la netta prevalenza di comunità vegetali costituite da elementi di scarso valore floristico e ecologico rispetto a quelli che ancora conservano intatta la loro connotazione naturalistica. In particolare, lo stato di conservazione di questi ambienti risulta in gran parte compromesso a causa della prevalente presenza di specie esotiche altamente invasive, dapprima la *Robinia pseudoacacia*, oggi soppiantata dal *Prunus serotina*, che nel giro di pochi decenni sono andate a sostituirsi alle vecchie essenze autoctone, portando alla formazione di pruneti, alla scomparsa e contrazione degli habitat originari.

Con specifico riferimento alla preminente vocazione forestale del sito di intervento, si ritiene utile evidenziare quanto riportato dall'articolo 20 "Tutela e conservazione dei boschi e della flora spontanea" delle norme tecniche del PTC del Parco lombardo della Valle del Ticino in merito agli obiettivi in capo alla gestione dei boschi nel Parco del Ticino. In particolare, gli obiettivi individuati per le zone G a preminente vocazione forestale, «[...] sono perseguiti valorizzando la funzione produttiva dei boschi e tendendo al contenimento delle specie infestanti esotiche».