



**AREA TECNICA
SETTORE TERRITORIO**

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

Referente pratica:
Dott.ssa Lorena Perri
Tel. 0332.252692

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

Spett.
Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e
la qualità dello Sviluppo
cress@pec.minambiente.it

Spett.
Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente e Clima
U.O. Valutazione e autorizzazione ambientali
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

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

Nell'ambito della procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza statale relativa al progetto in oggetto, la Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo del Ministero della Transizione Ecologica, con nota acquisita agli atti in data 16.11.2021 prot. PEC n. 53520, ha comunicato alla Provincia, in quanto Ente territoriale interessato, l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito delle integrazioni trasmesse dal proponente e ha richiesto contestualmente di presentare parere, ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.lgs 152/2006 e s.m.i.

Con riferimento alla medesima procedura, la D.G. Ambiente e clima - U.O. Valutazione e Autorizzazioni Ambientali di Regione Lombardia, con nota acquisita agli atti in data 18.11.2021 con prot. PEC n. 54201, ha richiesto alla Provincia di esprimere il parere di competenza, nell'ambito della procedura finalizzata all'espressione del parere regionale al Ministero della Transizione Ecologica, ai sensi dell'art.11 della L.r. 5/2010.

Facendo seguito alle suddette note si invia il parere della scrivente Provincia assunto con Decreto Dirigenziale n. 281 del 14.12.2021.

Cordiali saluti.

Il Responsabile del Settore Territorio
Dott.ssa Lorenza TOSON

*(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del
T.U. 445/2000 e del D.Lgs. 82/2005 e rispettive norme collegate)*

Allegati: Decreto n 281/2021 e relativo allegato tecnico.

DECRETO N. 281 DEL 14/12/2021

OGGETTO: PROCEDURA DI VIA DI COMPETENZA STATALE. AEROPORTO DI MILANO - MALPENSA. MASTERPLAN 2035 [ID: 5359]. CONTRIBUTO DELLA PROVINCIA DI VARESE.

IL DIRIGENTE

VISTI:

- il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152: "Norme in materia ambientale" come modificato dal D.Lgs 127/2017;
- la L.R. 2 febbraio 2010, n. 5 "Norme in materia di Valutazione d'Impatto ambientale", come modificata con L.R. 36/2017;
- il R.R. 25 marzo 2020, n. 2 di attuazione della l.r. 5/2010;
- la D.G.R. n. 4792 dell'8 febbraio 2016 "Approvazione Linee guida per la componente salute pubblica degli studi di impatto ambientale e negli studi preliminari ambientali in revisione delle Linee guida per la componente ambientale salute pubblica degli studi di impatto ambientale di cui alla D.G.R. 20 gennaio 2014, n. X/1266";
- la D.G.R. n. 5565 del 12 settembre 2016 "Valutazione e tutela della componente biodiversità";

RICHIAMATI:

- il Decreto n. 1 del 15.06.2004, modificato con Decreto n. 13 del 24.01.2006, del Direttore Generale, con il quale è stato nominato il gruppo intersettoriale e multidisciplinare in materia di "Valutazione di Impatto Ambientale" e di "Verifica";
- il Decreto n. 85 del 28.09.2011 del Direttore Generale con il quale è stato aggiornato il Gruppo di Lavoro intersettoriale e multidisciplinare in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e di Verifica;
- il Decreto Presidenziale del 29.05.2020 n. 91, "Attribuzione incarichi dirigenziali e assegnazioni interim per l'area tecnica";
- il Decreto Dirigenziale n. 135 del 27.5.2019 di conferimento dell'incarico di posizione organizzativa del Settore Territorio dell'Area Tecnica (già Area 4);
- il Decreto Dirigenziale n. 44 del 28.2.2020 di definizione della microstruttura dell'Area Tecnica, come modificato dal Decreto Dirigenziale n. 227 del 30.9.2021;
- il Decreto Dirigenziale n. 37 del 26.2.2021, avente ad oggetto *Conferimento dell'incarico di posizione organizzativa del Settore Territorio – Area Tecnica* per il periodo 1.3.2021 – 28.2.2022;
- il Decreto Presidenziale n. 158 del 5.7.2021, *Attribuzione incarichi dirigenziali a decorrere dal 1° luglio 2021*;
- il Decreto Dirigenziale n. 240 del 30.9.2021, *Individuazione dei responsabili dei procedimenti e delega di funzioni dirigenziali relativamente ai Settori dell'Area Tecnica, dal 1.10.2021 sino al 28.2.2022*;
- gli articoli 25, "Criteri generali in materia di organizzazione" e 26 "Segretario Generale, Dirigenti e Direttore Generale" dello Statuto vigente;
- la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 8 del 24.3.2021, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione (DUP) 2021-2023;
- la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 9 del 24.3.2021 relativa all'approvazione del bilancio di previsione finanziario 2021/2023 e relativi allegati;
- la Deliberazione Presidenziale n. 53 del 14.4.2021, di approvazione del Piano esecutivo di gestione (PEG) e del Piano delle Performance (PP) – Piano degli Obiettivi (PDO) 2021/2023;

VISTO il "Documento Unico di Programmazione 2021-2023", nel quale viene individuata in capo al Settore Territorio l'attività relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale e alla Verifica di Assoggettabilità a VIA di competenza provinciale;

RILEVATO che in data 7.07.2020 – prot. PEC n. 25623 – il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero della Transizione Ecologica) ha dato comunicazione a tutti gli Enti

competenti di avvio del procedimento, di contestuale procedibilità dell'istanza e di pubblicazione dell'avviso al pubblico sul sito web in relazione alle attività in oggetto specificate;

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

DATO ATTO che l'istruttoria riguardante i procedimenti di Valutazione Impatto Ambientale e di Verifica di Assoggettabilità a VIA è svolta dal Settore Territorio dell'AREA Tecnica della Provincia di Varese supportato dal Gruppo di lavoro intersettoriale e multidisciplinare di cui al citato decreto n. 85 del 28.09.2011, e che lo stesso, in data 17.11.2021 è stato attivato per l'acquisizione del parere di competenza;

CONSIDERATO che, ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., dalla data di pubblicazione dell'avviso al pubblico sul sito web, decorre il termine di 60 giorni entro il quale chiunque abbia interesse può presentare allo Scrivente le proprie osservazioni concernenti la valutazione di impatto ambientale, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi e che i sensi dell'art. 24, comma 3, entro il medesimo termine sono acquisiti per via telematica i pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici in indirizzo;

PRESO ATTO che questa Provincia ha inviato a Regione Lombardia, con nota del 21.08.2020 prot. n. 31798, e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero della Transizione Ecologica), con nota del 03.09.2020 prot. n. 33083, il proprio contributo nel quale *"si evidenzia la necessità di rivedere le alternative considerate per l'area di espansione a sud dell'aeroporto, di esaminare in modo più specifico alcuni aspetti legati agli effetti/compatibilità del progetto rispetto al comparto ecosistemi e vegetazione (par. 4.4), viabilità (par. 4.5), risorse idriche (par. 4.6) e rifiuti (par. 4.7). Tali elementi inducono a proporre all'Autorità Competente di richiedere idonei approfondimenti."*;

VISTA la nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero della Transizione Ecologica) del 14.04.2021 (protocollo ministero n. 38041), con cui ha comunicato al proponente la necessità di acquisire approfondimenti relativi alla documentazione già prodotta;

DATO ATTO che la Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo del Ministero della Transizione Ecologica, con nota acquisita agli atti in data 16.11.2021 protocollo PEC n. 53520, ha comunicato alla Provincia, l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito delle integrazioni trasmesse dal proponente in relazione al progetto e ha richiesto contestualmente di presentare, entro 30 giorni, parere ai sensi dell'art. 24 comma 5 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.;

CONSIDERATO che Regione Lombardia, con nota acquisita agli atti in data 18.11.2021, protocollo PEC n. 54201, ha richiesto, nell'ambito della procedura finalizzata all'espressione del parere regionale al Ministero della Transizione Ecologica, ai sensi dell'art.11 della L.r. 5/2010, di esprimere il parere di competenza;

ESAMINATO lo studio di impatto ambientale nonché la documentazione integrativa allegata, pubblicati dal Ministero della Transizione Ecologica sul proprio sito web;

VALUTATA la "Relazione istruttoria", redatta dal tecnico istruttore, allegata al presente atto quale parte integrante e sostanziale, che dopo un inquadramento progettuale dell'intervento valuta gli impatti dello stesso al fine di determinarne la sostenibilità ambientale (Allegato "A");

RITENUTO, in conformità a quanto sopra riportato, di concludere che nel complesso, la documentazione prodotta dal Soggetto Proponente ha permesso di identificare lo stato attuale dell'ambiente, di comprendere le caratteristiche degli interventi e di valutare in linea generale i possibili impatti in relazione alle opere di mitigazione proposte, e considerato quanto rilevato nel documento tecnico (Allegato "A"). Si rileva tuttavia che, in merito alla valutazione delle alternative progettuali per l'ampliamento di Cargo City, non è stata proposta un'analisi comparativa adeguata alla stima degli impatti generati in assenza di compensazioni, ovvero a parità di interventi compensativi tra le soluzioni proposte;

DATO ATTO che quanto disposto con il presente atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente;

VISTI:

- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di accesso ai documenti amministrativi” e s.m.i.;
- il D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 “Testo Unico delle Leggi sull’Ordinamento degli Enti Locali” ed in particolare l’art. 107 “Funzioni e responsabilità della dirigenza”;

ATTESTATA la regolarità tecnica del presente atto e la correttezza dell’azione amministrativa ai sensi dell’art. 47-bis, comma 1, del D.Lgs. 267/2000;

DARE ATTO che il Responsabile del Settore, nonché del presente procedimento e la Dott.ssa Lorenza Toson;

DECRETA

DI APPROVARE gli esiti dell’istruttoria contenuti nel documento tecnico redatto a seguito dell’esame dello Studio di impatto ambientale presentato da ENAC nell’ambito della procedura ministeriale di Valutazione di Impatto Ambientale riguardante il progetto relativo al “*Masterplan 2035 - Aeroporto di Milano Malpensa*”;

DI RILASCIARE, ai sensi dell’art. 24, comma 3, del D.Lgs 152/2006, il seguente parere “*L’istruttoria svolta ha fatto emergere, per quanto di competenza di questo Ente, la presenza di impatti ambientali rilevanti su alcune componenti (ecosistemi e biodiversità, viabilità) che non risultano pienamente compensati, ovvero giustificati dall’assenza di alternative. Considerato quanto sopra, si invita l’autorità competente, nel valutare la compatibilità ambientale dell’opera, a privilegiare, per gli interventi di potenziamento del comparto Cargo, le alternative a minore impatto ambientale [così come descritte nell’Allegato “A”], interne al sedime aeroportuale o che comportano ampliamenti minimi dello stesso*”;

DI DARE ATTO che quanto disposto con il presente decreto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell’Ente;

DI TRASMETTERE il presente atto al Ministero della Transizione Ecologica (Autorità Competente della procedura in oggetto indicata) e a Regione Lombardia.

IL DIRIGENTE
OLIVARI GABRIELE

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell’art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)

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

DOCUMENTO TECNICO

1 - PREMESSA

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

Regione Lombardia, con nota acquisita agli atti in data 09.07.2020, protocollo PEC n. 26075 ha richiesto, nell'ambito della procedura finalizzata all'espressione del parere regionale al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'art.11 della L.r. 5/2010, di inviare eventuali contributi, anche finalizzati alla richiesta di integrazioni documentali, al fine di ricomprenderli nelle proprie valutazioni.

Questa Provincia ha inviato a Regione Lombardia e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare¹ il proprio contributo nel quale sono stati richiesti idonei approfondimenti riguardo ai potenziali impatti significativi.

La Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo del Ministero della Transizione Ecologica, con nota acquisita agli atti in data 16.11.2021 protocollo PEC n. 53520, ha comunicato alla Provincia l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito delle integrazioni trasmesse dal proponente in relazione al progetto in oggetto e ha richiesto contestualmente di presentare parere, ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.lgs 152/2006 e s.m.i.

Regione Lombardia, con nota acquisita agli atti in data 18.11.2021, protocollo PEC n. 54201, ha richiesto, nell'ambito della procedura finalizzata all'espressione del parere regionale al Ministero della Transizione Ecologica, ai sensi dell'art.11 della L.r. 5/2010, di esprimere il parere di competenza.

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

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

Il presente allegato tecnico ripropone le considerazioni effettuate nel precedente documento predisposto dalla Provincia di Varese e analizza la documentazione integrativa, valutando gli aspetti per i quali si ritiene utile fare delle considerazioni.

2 - CONTENUTI DEL PROGETTO

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

¹ Trasmesse rispettivamente con nota del 21.08.2020 prot. n. 31798 e del 03.09.2020 prot. n. 33083

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

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

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

Il Masterplan si pone i seguenti obiettivi tecnici:

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

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

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

A. Terminal

A.1 Termina passeggeri 1

A.2 Terminal passeggeri 2

B. Strutture di servizio

B.1 Edifici servizi ricettivi

B.2 Edifici servizi aeroportuali sedime esistente

B.3 Edifici servizi aeroportuali nuovo sedime

C. Infrastrutture di volo

C.1 Ampliamento piazzali di volo

C.2 Vie di rullaggio e raccordi

D. Aree cargo

D.1 Magazzini cargo sedime esistente

D.2 Centro servizi cargo sedime esistente

D.3 Area cargo nuovo sedime

E. Accessibilità

E.1 Parcheggi e viabilità

E.2 Varchi doganali

F. Interventi territoriali

F.1 Aree a verde

F.2 Riqualificazioni territoriali e di inserimento paesaggistico

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

Il sistema funzionale "F" si configura come misura di mitigazione e compensazione delle interferenze ambientali e si compone di interventi specifici in relazione alla componente "Biodiversità" e alla componente "Paesaggio", tale sistema è stato oggetto di modifiche a seguito della richiesta di integrazioni.

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

Le integrazioni non hanno modificato gli elaborati di progetto comportando, quindi, difficoltà di valutazione; dall'analisi degli allegati all'integrazione sembra riconoscersi una sola modifica all'assetto finale, ovvero il nuovo percorso nella SP 14dir, rappresentato nella tavola 8, e il diverso perimetro delle recinzioni nell'ampliamento a sud del sedime.

Rispetto a quanto richiesto in sede di integrazione, in generale sono stati chiariti gli aspetti riferiti alla tematica "risorse idriche" e in parte quelli relativi alla tematica "rifiuti" (cfr. paragrafo 4.6).

Analizzando, invece, le due principali richieste effettuate, si rileva che il proponente ha dato riscontro a quanto chiesto in relazione alla viabilità (oggetto di valutazione al paragrafo 4.5), mentre, per quanto attiene all'espansione dell'area cargo, l'analisi delle alternative proposte non ha permesso la piena valutazione delle stesse.

A seguire verrà valutato anche lo studio di analisi territoriale di scala vasta (allegato 7), integrato in risposta a quanto chiesto da Regione Lombardia, senza entrare nel merito della sua adeguatezza rispetto alla richiesta formulata.

3 - ATTIVITÀ DEL GRUPPO DI LAVORO INTERSETTORIALE E MULTIDISCIPLINARE

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

4 - CONSIDERAZIONI GENERALI

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

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

Per tali componenti si rimanda alle valutazioni degli enti competenti e di Regione Lombardia.

4.1. Quadro programmatico

Si prende atto che nella documentazione integrativa è stato chiarito che l'aeroporto di Malpensa, pur essendo citato nel par. 1.5.6 del Documento di Piano del PTR, non è ricompreso come intervento "progettuale" nella sezione Strumenti Operativi - Obiettivi prioritari di interesse regionale e sovraregionale (SO1), e pertanto non può ritenersi in diretta attuazione di interventi previsti come prioritari nel PTR a norma dell'art. 20, comma 4 della LR 12/2005.

Di conseguenza si ritiene necessario ribadire che al progetto non si applica quanto disposto dalle norme del PTCP di Varese (art. 7 comma 2, che riprende i contenuti della LR 12/2005, art. 18 comma 3) in riferimento all'efficacia prescrittiva e prevalente che assumono le previsioni del PTCP concernenti la realizzazione, il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità, rispetto alle disposizioni dei PTC dei parchi regionali di cui alla legge n. 86/83.

Si rileva, infatti, che la norma del PTCP (art.7 comma 2) si riferisce specificatamente a "*previsioni del PTCP concernenti la realizzazione, il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità*": tali previsioni sono state individuate nelle tavole di piano e nell'Allegato A delle NdA (dove viene indicato, nello specifico il livello di vincolo di ciascuna previsione). Tra queste previsioni sono stati individuati (in attuazione dell'articolo 10 bis dello stesso PTCP) gli interventi indicati come prioritari per Malpensa dal PRS VIII legislatura² (approvato con DCR 25/2005), ovvero "*La realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio – Varese e Gallarate – Malpensa (Arcisate-Stabio) e la riqualificazione della tratta Arcisate – Porto Ceresio.*", e nel quale non viene fatto riferimento all'ampliamento del sedime aeroportuale.

In riferimento alle modifiche del sedime aeroportuale, si osserva che in relazione all'area interessata dall'ampliamento a sud è stato esaminato il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco del Ticino che disciplina l'ambito come zona G1 "*zone di pianura asciutta a preminente vocazione forestale, poste principalmente sul livello fondamentale della pianura a margine dell'area morenica*". Nella documentazione viene precisato che seppure le disposizioni normative impongano il mantenimento della

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

destinazione forestale della zona G1 la soluzione di progetto, alla luce delle analisi delle alternative condotte nell'ambito dello SIA e delle integrazioni (Allegato 20 "Analisi ambientale delle alternative di insediamento"), risulta la migliore tra quelle ipotizzate.

4.2. Quadro progettuale e alternative

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

Nella documentazione integrativa vengono riesaminate le stime di crescita al 2035 tenendo conto dei risultati registrati nel 2020 e nei primi mesi del 2021, al fine di verificare come la pandemia Covid-19 abbia impattato sullo scenario di evoluzione della domanda nel periodo di riferimento considerato dal Masterplan. Anche nelle nuove analisi vengono individuati tre differenti scenari di riferimento ("base", "best" e "worst").

I risultati ottenuti evidenziano a fine periodo (2035) un modesto ritardo per la componente passeggeri (nello scenario base si hanno - 2.820.168 passeggeri) mentre vengono sostanzialmente confermati i volumi di traffico in termini di merci (nello scenario base sono previste 1.096.110 tonnellate con una diminuzione di 91.133 tonnellate rispetto alla previsione dello SIA) e di movimenti di aeromobili (che nello scenario base rimangono intorno ai 277.000).

Si rileva, in particolare, che la crescita dei movimenti è mantenuta costante rispetto alle previsioni effettuate nel periodo pre-Covid, grazie all'incremento dei movimenti generati dal settore merci e, a tal proposito, sembra opportuno richiamare quanto evidenziato nella documentazione (cfr. pag. 96 allegato 1), ovvero che le proiezioni della domanda per il trasporto delle merci via area sono soggette a una pluralità di dinamiche relative alla crescita economica e dell'attività commerciale a livello internazionale, oltre che a una serie di fattori (clima, sviluppo di nuove tecnologie, sviluppo delle infrastrutture, nuove regolamentazioni, digitalizzazione e la crescita del commercio elettronico) che rendono tali previsioni particolarmente difficili.

I valori individuati, quindi, costituiscono certamente elementi di riferimento per la programmazione dei futuri interventi, ma devono inserirsi in un ambito di variabilità tanto più ampio quanto più ci si allontana nel tempo. Ciò porta a valutare anche le caratteristiche di flessibilità ed elasticità delle proposte di sviluppo individuate nell'ambito del Masterplan; in particolare, la scelta di ampliamento del sedime a sud dell'attuale area aeroportuale garantisce un'ampia flessibilità in caso di sottostima della crescita, ma nel caso di sovrastima comporta costi ambientali non riducibili in modo proporzionale rispetto alla domanda.

In riferimento al calcolo del fabbisogno di superficie aggiuntiva di magazzini per le merci si prende atto che è stato scelto di considerare un parametro di 9-10 t anno/mq, che corrisponde al livello di automazione "medio" indicato da IATA, allo scopo di assicurare la massima flessibilità di gestione degli spazi cargo per tipologia di merce. Nella documentazione si evidenzia, infatti, che in base alle caratteristiche delle merci e, quindi, in funzione delle tipologie di magazzino si hanno parametri di produttività differenti (i magazzini degli handler rientrano nel range 8-12 t anno/mq, i magazzini dei courier si attestano intorno alle 5-7 t anno/mq e i magazzini dedicati al traffico "e-commerce" a circa 10 t anno/mq).

Sempre nella documentazione (cfr. allegato Int-004 pag.11) si precisa 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".*

A tal proposito non appare chiaro il confronto tra la capacità attuale e la domanda futura. Nello SIA viene specificato che le strutture per il servizio del traffico merci destinate alla sosta degli aeromobili sono attualmente:

- una zona (settore 700) con superficie di 240.000 mq e che comprende 15 piazzole di sosta per velivoli di dimensioni medio-grandi lungo il lato ovest, più altri 14 stand per aeromobili di cod. C a est;
- una zona (settore 800) con superficie di ca. 90.000 mq, che consente la possibilità di sosta contemporanea di 7 velivoli wide-body (cod. E o F).

Nel calcolo della domanda futura viene specificato che allo stato attuale il "settore 800" appare insufficiente a fronteggiare la domanda "tipica" prevista (7 stand disponibili per velivoli di grandi dimensioni, a fronte di una domanda di 13 aeromobili di tale categoria), per cui risulta indispensabile ricorrere all'utilizzo di aree del "settore 700", riducendo la possibilità di sosta dei velivoli passeggeri; con gli interventi di sviluppo proposti dal Masterplan si riuscirebbero a recuperare i margini necessari a fronteggiare adeguatamente la domanda di soste contemporanee prevedibile anche nel lungo termine (anno 2035), limitando il ricorso agli stand del "settore 700" per la sosta dei voli "all cargo" alle situazioni di traffico particolarmente elevato.

Il dimensionamento delle aree di sosta per il traffico merci non viene però valutato nell'ambito di un quadro complessivo dell'offerta di progetto: la capacità al 2035 indicata nella *Relazione generale*, esclusi gli apporti dati dalle aree 700 e 800 (precisati nell'Allegato 3) risulta sufficiente a rispondere alla domanda di stand passeggeri con ampio margine, visti gli ampliamenti già previsti in altre aree del sedime aeroportuale; i dati proposti dimostrano, quindi, che la capacità delle aree 700 e 800 allo stato attuale risulta più che sufficiente a soddisfare la domanda al 2035 di stand cargo, considerando il venir meno della necessità di destinare esclusivamente alla sosta passeggeri l'area 700 (che fronteggia, per altro, edifici destinati ai servizi cargo).

Considerazioni specifiche

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

Per quanto riguarda le alternative progettuali le integrazioni hanno sviluppato, come richiesto, un numero maggiore di ipotesi per l'ampliamento dell'area cargo, in particolare:

- è stata verificata la possibilità di sviluppo a nord-ovest nell'**area n. 4** (Case Nuove), considerando una nuova ipotesi di sviluppo con un lay-out della nuova area cargo che rimane entro i confini attuali dell'aeroporto, conservando Cascina Malpensa e senza interessare una parte significativa della frazione di Case Nuove, come invece era stato originariamente ipotizzato dalla precedente "alternativa 4". In questo caso sono state considerate due alternative sia la **soluzione 4** (configurazione minima) che la **soluzione 4A** (configurazione estesa);
- sono state analizzate nuovamente le ipotesi di sviluppo esterne al sedime **area n. 8** (a sud-ovest) e **area n. 7** (a sud), individuando nuovi elementi di confronto con le altre soluzioni;
- è stata riconsiderata la soluzione interna al sedime **area n. 2** (a sud-ovest), attraverso due differenti configurazioni di sviluppo: **soluzione 2** (configurazione minima) con dimensioni più contenute e minori ricadute sulle infrastrutture esistenti e di possibile realizzazione futura; **soluzione 2A** (configurazione estesa) che consentirebbe di garantire livelli di capacità operativa più consoni al traffico atteso.

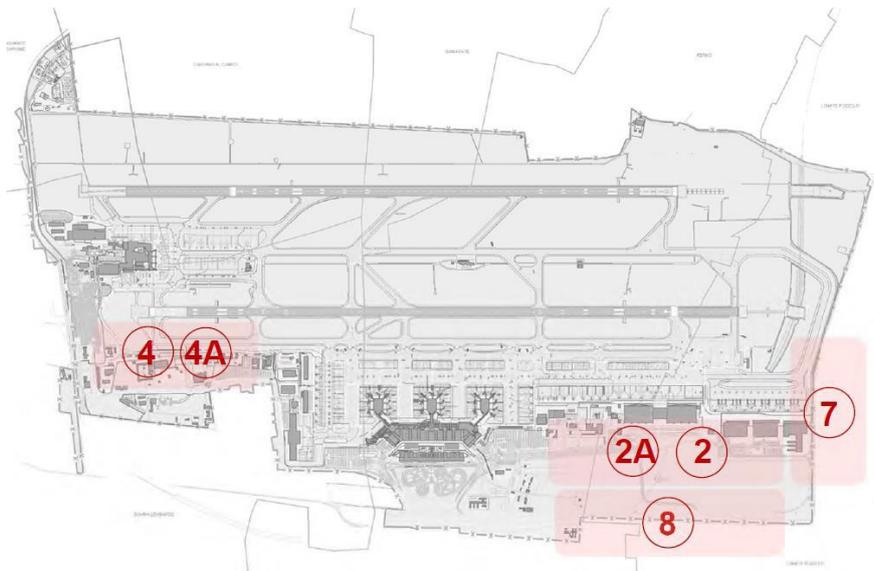


Figura 1: Alternative localizzative di Cargo City considerate dopo la richiesta integrazioni.

Dall'analisi effettuate nella documentazione (cfr. Allegato 20 - Allegato 2 – Allegato 25) emerge che la soluzione 7 risulta essere quella preferita sia dal punto di vista tecnico che ambientale. Rispetto a tale scelta è necessario fare delle considerazioni specifiche.

In primo luogo, si rileva che dal punto di vista tecnico il confronto tra le varie alternative non sembra considerare tutti gli elementi di valutazione nel modo adeguato (cfr. tabella 2 Allegato 20 e paragrafo 1.5 Allegato 2), in particolare si rileva che il costo di acquisizione delle aree dell'ipotesi 7 non può considerarsi la migliore (verde) in quanto le ipotesi 2 e 2 A hanno costi più bassi. Inoltre, nei tempi di completamento dell'intervento non vengono individuate le alternative migliori, anche se le ipotesi 2 e 2A hanno tempi lievemente più brevi.

Si richiamano inoltre le considerazioni sopra riportate relative al dimensionamento dei magazzini e delle aree di sosta, che farebbero venir meno le criticità indicate per le alternative 2/2A.

Per quanto attiene l'analisi ambientale delle alternative, seppure si riconosca, rispetto alle valutazioni proposte nello SIA, l'utilizzo di ulteriori indicatori ambientali, si evidenzia che quelle riferite a "occupazione e consumo di suolo" e "valore ecologico" presentano delle criticità.

In relazione all'occupazione del suolo emergono indicazioni differenti sull'effettiva occupazione dell'alternativa 2 e 2A, in quanto nella documentazione viene individuato un perimetro diverso nei vari indicatori analizzati. Nell'immagine a sinistra è rappresentata la perimetrazione dell'area nell'analisi delle emissioni in atmosfera (circa 61 ha), in quella a destra il perimetro dell'area considerato per l'indicatore occupazione di suolo (circa 83 ha).



Figura 2 - A sinistra perimetro utilizzato per valutare l'indicatore "emissioni atmosferiche" al centro perimetro indicato come "occupazione di suolo", a destra individuazione di un'area corrispondente a 114 ha.

Dai dati riportati nell'allegato 20 (cfr. pag. 31) si rileva che la soluzione 2A sia quella che occupa una superficie maggiore in quanto prevede un'occupazione di 114 ha, ma tale superficie non corrisponde a nessuna delle due perimetrazioni (vedi immagine a destra della figura 3).

L'effettiva occupazione di suolo, quindi, dovrebbe essere pari a 60 ha se si considera il perimetro nell'immagine a sinistra e circa 42 ha se si considera il perimetro a destra (escludendo le aree già urbanizzate).

Si evidenzia, inoltre, che nel paragrafo relativo alla produzione dei rifiuti (cfr. par. 3.3.5) si dichiara che le ipotesi 2 e 2A determinano la demolizione di edifici esistenti (su un'area rispettivamente di 20.000 mq e 75.000 mq), mentre nella descrizione delle alternative (cfr. par. 3.1.1 e 3.1.2 allegato 20 e par. 1.3 Allegato 2) le ipotesi di sviluppo proposte mantengono tali edifici. Non è chiaro, quindi, quale delle due indicazioni sia quella corretta.

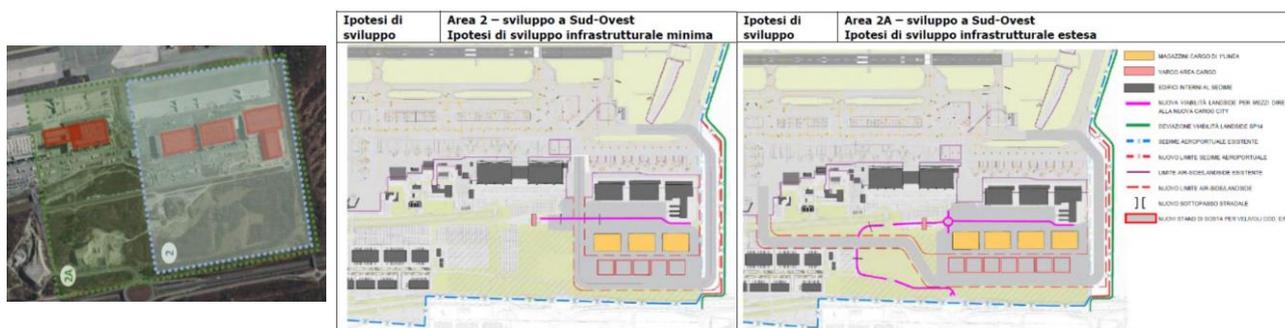


Figura 3 - Stralci Allegato 20 - A sinistra in rosso gli edifici destinati alla demolizione a destra le due ipotesi 2 e 2 A

Infine, sembra opportuno sottolineare che, per quanto riguarda l'alternativa 7, nei vari documenti vengono riportate indicazioni discordanti rispetto all'area effettivamente occupata.

Nell'allegato 20, analizzando l'occupazione del suolo, si considera l'intera area comprensiva delle superfici oggetto di mitigazione (1.482.743 mq) precisando che l'area effettiva di intervento è di 40 ha; anche nel confronto di sintesi tra le ipotesi considerate (allegato 2 pag. 25) si riporta per l'ipotesi 7 un effettivo consumo di suolo pari a 393.000 mq. Nell'allegato 8, però, viene indicato che l'occupazione delle nuove aree urbanizzate è di circa 45 ha, tale superficie si presume comprenda anche l'area occupata dal nuovo tracciato della strada.

In ogni caso, sempre nell'allegato 8 (vedi fig.8), viene precisato che l'area inclusa nella recinzione aeroportuale è di 60 ha (mentre quella acquisita come sedime aeroportuale è di circa 90 ha), questo elemento non viene considerato nel confronto dell'indicatore che considera l'occupazione del suolo.

Oltretutto, si rileva che, come approfondito al paragrafo 4.5, l'area interna alla recinzione nell'alternativa 7 è da considerarsi sottostimata in relazione alla difficile geometrizzazione della modifica alla SP 14 dir che potrebbe verosimilmente interessare in sede progettuale più ampie aree ora escluse dalla recinzione.

Anche per quanto riguarda l'indicatore "valore ecologico", stimato con il metodo regionale STRAIN (STudio interdisciplinare sui RAporti tra protezione della natura ed Infrastrutture) approvato con D.d.g. 4517 del 7.05.2007, si rileva che la valutazione tra alternative non è stata svolta sull'effettiva area di sviluppo. Oltre alle criticità relative all'attribuzione del valore ecologico, per le quali si rimanda al paragrafo 4.3, si evidenzia che, solo per l'ipotesi 7, il valore complessivo VEC è stato elaborato considerando un'area che comprende anche le superfici destinate alla mitigazione.

Tale scelta porta a non poter confrontare la perdita di valore ecologico delle aree danneggiate al netto delle mitigazioni e quindi ad una errata applicazione del metodo stesso che, si ricorda, è stato elaborato al fine di quantificare le aree da rinaturalizzare a compensazione dei consumi di ambiente da parte di infrastrutture di nuova realizzazione. La corretta applicazione del metodo avrebbe, quindi, permesso, non solo di valutare gli impatti delle diverse alternative al netto delle compensazioni, ma anche di stimare la diversa consistenza delle stesse in ciascuna delle ipotesi proposte.

In conclusione, rispetto alla valutazione delle alternative, si osserva che gli elementi di preferibilità tecnica dell'alternativa 7 rispetto alla 2/2A attengono all'adeguato dimensionamento, mentre per la 4/4A riguardano la presenza di attività residenziale e produttiva, entrambe le alternative (2/2A e 4/4A) necessitano di interventi alla rete stradale interna al sedime (ma non a quella esterna per l'alternativa 2) e portano ad un'accessibilità più complessa rispetto all'alternativa 7.

Alla luce delle considerazioni riportate nel quadro progettuale (cfr paragrafo 4.2) in merito al dimensionamento delle aree di sosta, si ritiene che tale fattore di criticità dell'alternativa 2 sia superabile e che, pertanto, quantomeno tra le alternative 2, 2A, 4, 4A e 7, debba prevalere la scelta dell'ipotesi a minore impatto ambientale.

Per quanto riguarda le analisi ambientali non è possibile condividere gli esiti della valutazione effettuata in quanto si ritiene che il metodo utilizzato (STRAIN) non sia stato applicato in modo adeguato.

Rimandando al paragrafo successivo per una più esaustiva analisi degli impatti ambientali delle alternative 7, 2/2A e 4/4A si anticipa che tra queste l'alternativa 7, ovvero **la proposta progettuale, sia da considerarsi quella a maggiore impatto ambientale.**

4.3. Ecosistemi e biodiversità

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

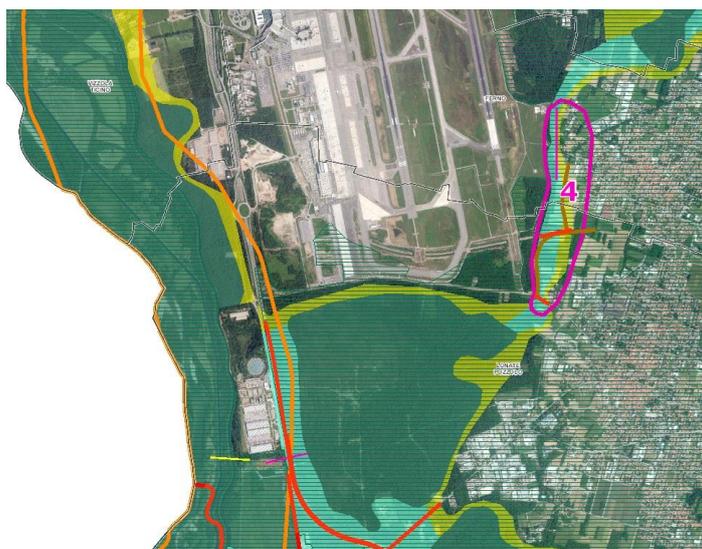


Figura 4 - Localizzazione dell'intervento rispetto agli schemi di Rete Ecologica Regionale RER (le linee arancioni definiscono un corridoio primario, il retino a righe orizzontali indica la presenza di elementi di primo livello) e Provinciale REP (in verde scuro le core areas, in giallo le fasce tampone,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

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

Componente floristico-vegetazionale

Lo studio botanico (Allegato 24) contiene i risultati delle indagini floristiche e vegetazionali condotte nell'area di studio, delimitata dal tessuto urbanizzato e dalla rete infrastrutturale, corrispondente al poligono in rosso nell'immagine riportata a destra.



Componente floristica

La check list delle specie censite (267) contiene un numero abbastanza elevato rispetto alla superficie indagata, indice di un buon grado di biodiversità e riflesso della presenza di una diversificazione di ambienti ed habitat. Analizzando la distribuzione delle diverse specie all'interno dell'area di studio si vengono a definire due areali di distribuzione abbastanza distinti che coincidono con due principali tipologie vegetazionali: formazioni a bosco e a vegetazione bassa.

La maggior parte delle specie rare rilevate risultano inserite nelle Liste Rosse Europee e rappresentano il 12% del totale. A livello locale, è stata accertata la presenza di n. 7 specie protette dalla L.R. 10/2008, di cui 4 in modo rigoroso: *Anarrhinum bellidifolium* e *Dianthus carthusianorum* (specie tipiche di prati aridi acidofili) e *Illecebrum verticillatum* che insieme a *Lythrum hyssopifolia*, è stata rinvenuta lungo i margini di alcuni sentieri.

La competizione con la diffusione delle esotiche riguarda tutti gli strati vegetazionali e risulta così suddivisa:

Aree aperte

Juncus tenuis e *Muhlenbergia schreberi* lungo i sentieri delle aree boscate e i margini delle brughiere, *Digitaria ischaemum* e *Sporobolus vaginiflorus*, tappezzanti le radure aride tra gli arbusti, *Dysphania pumilio* all'interno delle brughiere in corrispondenza di alcuni diradamenti, a cui si aggiungono sempre all'interno della vegetazione aperta, ma principalmente al di fuori delle brughiere e concentrate nelle aree più degradate *Artemisia annua*, *Artemisia verlotiorum*, *Bidens frondosus*, *Erigeron annuus*, *Erigeron canadensis* e l'allergena *Ambrosia artemisiifolia*. Alla pressione esercitata dalle specie erbacee per tutte le aree aperte si somma la minaccia delle esotiche arboree *Prunus serotina* e *Robinia pseudacacia*, particolarmente incidente sulla conservazione delle brughiere.

Ambiti boscati

Tra le specie invasive che caratterizzano le aree boscate si riscontrano *Phytolacca americana*, *Humulus japonicus* e *Parthenocissus inserta* che occupano il sottobosco prevalentemente lungo le fasce perimetrali e in corrispondenza di radure temporanee create dallo schianto di vecchi alberi. Insieme ad esse si rinvengono popolazioni ben delimitate e poco diffuse di esotiche non invasive quali *Hemerocallis fulva* e *Wisteria sinensis*, utilizzate nei giardini a scopo ornamentale, *Ailanthus altissima* e *Acer negundo*, abbondanti nelle aree maggiormente degradate come quelle a ridosso delle strade asfaltate, mentre l'americana *Quercus rubra* risulta omogeneamente distribuita in tutta l'area boscata. Va sottolineata la presenza di *Robinia pseudoacacia*, la cui diffusione è stata poi seguita dall'ingresso del ciliegio tardivo *Prunus serotina* che sta andando a sostituirsi rapidamente a molti habitat portando alla formazione di boschi pressoché monospecifici.

Studio vegetazionale

Lo studio ha ripreso ed aggiornato i rilievi propedeutici alla "Proposta di riconoscimento del SIC/ZPS – Brughiere di Malpensa e Lonate" elaborata dal Parco Lombardo della Valle del Ticino, offrendo un'interpretazione rispetto alle dinamiche vegetazionali in atto e al grado di conservazione degli habitat. Di seguito si riporta la distribuzione e la tipologia degli habitat inserita nell'area proposta SIC.

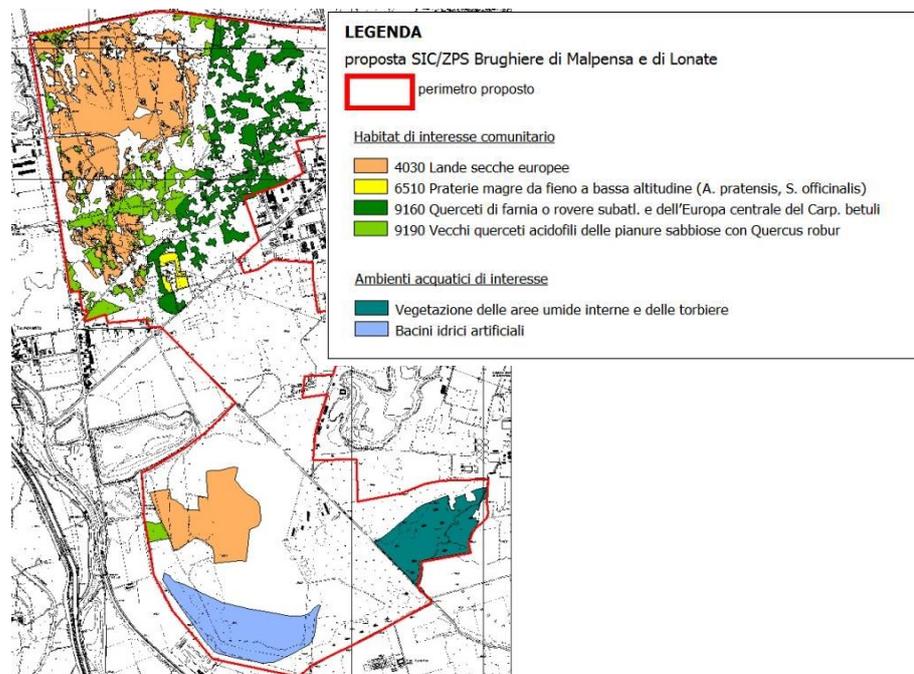


Figura 5: Perimetrazione SIC/ZPS proposto.

La classificazione delle comunità vegetazionali presenti è stata rivista dal SIA in base ai nuovi monitoraggi, che hanno portato all'individuazione delle biocenosi riportate nella tabella a seguire.

Habitat/vegetazione	mq	Ha
Habitat 4030	253280	25.33
Ben conservata	83413	8.34
Poco conservata	170012	17.00
Vegetazione erbaceo-arbustiva	470045	47.00
Ex brughiera - molinieto - ginestreto	430862	43.09
Area degradata xerica (zona d'avvicinamento)	39183	3.92
Area disboscata (ex habitat 9160)	83095	8.31
Boscaglia	396456	39.65
Area boscata	2553807	255.38
Habitat 9190	39442	3.94
Pruneto in quercia pineta (Ex Habitat 9190)	782214	78.22
Ex Habitat 9160	1632694	163.27
Bosco ruderale	99457	9.95
Superficie prativa	86810	8.68
Habitat 6210-C	333	0.03
Prato xerofilo	8377	0.84
Prato mesofilo	78100	7.81
Coltivi	66712	6.67

La brughiera, habitat 4030, rappresenta l'elemento di maggior valore da un punto di vista vegetazionale, in quanto costituisce l'esempio più esteso in ambito regionale e la formazione meglio rappresentativa di tutta la Pianura Padana centrale ed occidentale. Inoltre, l'isolamento geografico dalle altre brughiere del centro Europa, indotto dalla catena alpina, ha portato le brughiere italiane a evolvere una flora unica, recentemente descritta anche a livello fitosociologico e classificata (da Cerabolini et al. 2017) con una nuova associazione, *Jasiono montanae-Callunetum vulgaris*, e confermata dai rilievi fitosociologici eseguiti dallo SIA. Per questi motivi la brughiera è protetta a livello comunitario dalla direttiva 92/43/CEE, come habitat 4030 "Lande secche europee". Nell'area di studio l'habitat 4030 si distribuisce in due zone, una a Nord, interessata dall'ampliamento dell'aeroporto, e l'altra a Sud della via Gaggio.

Nello studio botanico è stato operato un confronto tra le caratteristiche della brughiera inclusa nell'attuale sedime aeroportuale (Brughiera di Malpensa) e le due formazioni nell'area di studio (Brughiere dell'area di studio), molto differenti per struttura, fisionomia e composizione. Il grado di similarità inferiore al 28% è dovuto alla differenza di substrato e alla gestione della brughiera del

sedime, oggetto di sfalci periodici che determinano una maggiore ricchezza floristica e un aspetto più simile a quello di un prato che di un habitat 4030. Una brughiera naturale infatti presenta una fisionomia di arbusteto (cespuglieto), e non prativa, e si compone di un basso numero di specie con prevalenza di *Calluna vulgaris*. Si può quindi concludere che le formazioni all'interno di Malpensa sono lontane per aspetto e composizione dalle formazioni naturali.

Per quanto attiene le brughiere indagate nell'area, lo studio sottolinea l'assenza di differenze vegetazionali apprezzabili, suddividendo le formazioni in base allo stato di conservazione che dipende strettamente dal grado di colonizzazione da parte di *Prunus serotina*.

I dati raccolti sono stati tradotti in una carta della vegetazione (figura riportata sotto), che costituisce la base per il progetto di compensazione.

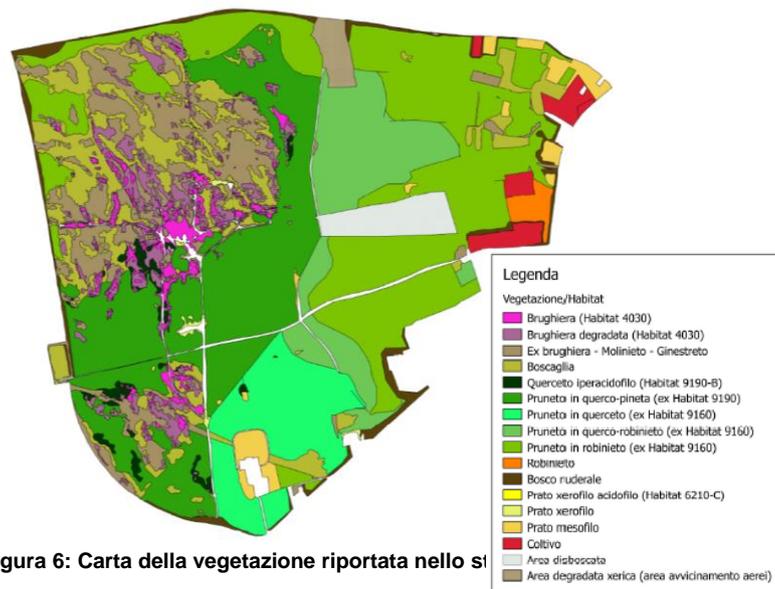


Figura 6: Carta della vegetazione riportata nello studio

Progetto di compensazione

A compensazione della perdita di habitat naturali boscati e a brugo, lo SIA propone un progetto del verde che rivede l'assetto del comparto naturale a sud del sedime aeroportuale.

In sintesi, le compensazioni interessano un'area di 108 ha con interventi di riqualificazione suddivisi in tre macrocategorie:

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



Lo SIA propone, inoltre, il potenziamento della rete sentieristica tra cui il sentiero "Passeggiare nella brughiera" rispetto al quale, in fase di richiesta integrazioni, si era evidenziata un fattore di interferenza rispetto all'integrità degli ambienti naturali. Al di là dell'appartenenza del tracciato alle "Vie verdi del Ticino" (da cui comunque sembra essere escluso) permane una problematica legata all'inserimento all'interno dell'habitat di brughiera: l'integrazione nel contesto prevede una strutturazione del sentiero con passerelle sospese che evidenziano la presenza umana. Considerata la sensibilità dell'area attraversata è opportuno rivalutare tale previsione in relazione alla frammentazione e al disturbo indotti.

Analisi dell'applicazione del metodo STRAIN

La scelta del proponente di attuare l'alternativa 7 comporta la sottrazione di superfici naturali con una componente a brugo di particolare interesse naturalistico, inducendo contestualmente sia una riduzione in termini di estensione dell'habitat sia una frammentazione delle tessere residuali. L'ipotesi progettuale

è stata riproposta integralmente senza effettuare il minimo sforzo per riorganizzare in modo razionale la distribuzione degli spazi e ridurre il consumo delle superfici da destinare a Cargo City.

A fronte della previsione di ampliamento su suoli a elevata naturalità, lo SIA considera la perdita di habitat integralmente compensata dal progetto del verde funzionale alla riqualificazione/ricostituzione della brughiera e al miglioramento degli ambiti forestali attraverso rimboschimenti e azioni di contenimento delle specie esotiche. Rispetto a tali valutazioni, condotte attraverso il metodo STRAIN il quale, come anticipato al paragrafo 4.2, non è stato applicato in modo corretto, si ritiene che non siano stati pesati adeguatamente tutti i parametri che influenzano il valore ecologico attuale/futuro dei suoli e si evidenzia una incompletezza delle informazioni di partenza utilizzate come riferimento per quantificare e modulare correttamente le misure di compensazione e mitigazione.

Di seguito si formulano osservazioni sull'applicazione del metodo in termini di coerenza rispetto alle varie alternative.

- Il **valore VEC** (valore ecologico complessivo) nell'ipotesi n. 7 non prevede il conteggio della diminuzione di valore delle aree naturali interstiziali intercluse nel sedime (superfici di nuova acquisizione, ricomprese tra la recinzione e l'area cargo e quelle limitrofe costituenti il sedime della strada) L'esclusione di tali superfici alla concorrenza del valore ecologico pregiudica l'attendibilità del risultato, per l'inserimento di dati parziali nella formula di calcolo. Per tale ipotesi, infatti, il valore ecologico è stato ricavato considerando una superficie di 37.7 ha³, che non solo non corrisponde all'effettiva occupazione di suolo dell'intervento, pari a 45 ha, ma che non tiene conto delle aree che verranno incluse nella recinzione aeroportuale, che porterebbero la superficie a circa 60 ha-

Considerato quanto sopra, si ritiene che il valore ecologico associato all'area sviluppo cargo quantificato in 293 (cfr. tabella10 allegato 20) non può quindi ritenersi corretto.

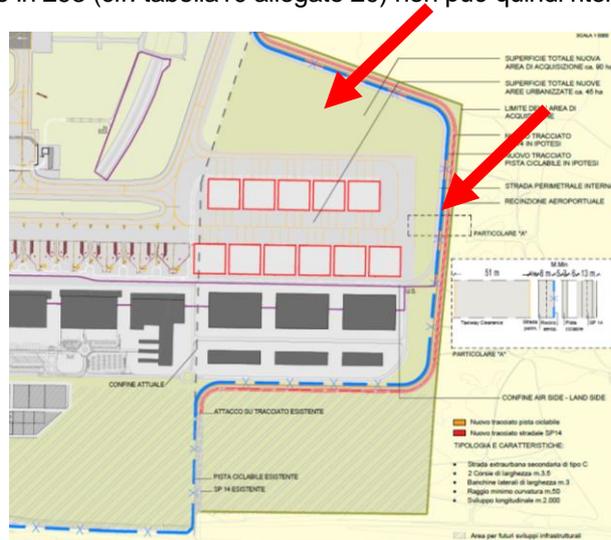


Figura 7: Allegato 8 - La linea blu indica la recinzione aeroportuale, la linea verde il limite dell'area di acquisizione e in grigio le aree urbanizzate, le frecce indicano le aree naturali interstiziali intercluse nel sedime.

- L'applicazione del metodo inoltre non risulta uniforme per le modalità di calcolo utilizzate, che non permettono un confronto effettivo tra le varie alternative: se per l'ipotesi n. 7 i calcoli del VEC sono riferiti sia all'area effettivamente trasformata sia alle aree oggetto di mitigazione, nelle altre alternative progettuali non è stato proposto uno scenario compensativo, ciò anche nel caso della soluzione progettuale n. 8, che si sviluppa su un sistema boscato di notevole estensione; tale disparità non permette di paragonare l'impatto delle diverse alternative, indipendentemente dall'attuazione di misure di compensazione (che potrebbero esser condizioni da affiancare non solo all'alternativa 7 ma da calibrare in ragione dei diversi impatti) e non permette, nemmeno di valutare l'efficacia delle stesse. Rispetto all'alternativa n. 7, il valore ecologico, determinato con il metodo STRAIN e integrato con le aree mitigate, porta a concludere che a seguito delle misure di mitigazione, la variazione sia favorevole rispetto alla situazione attuale (+1819 rispetto ai + 1220 attuali dell'area comprensiva delle zone compensate), senza però considerare fattori quali l'orizzonte temporale in cui gli interventi possano considerarsi effettivi e che boschi di buona qualità, pur innalzando il valore ecologico complessivo dell'area, non possono

³ Dal confronto effettuato tra lo stato attuale e lo stato futuro dell'ipotesi 7, riportato nell'allegato 25 (cfr. pag. 23), si evidenzia che nello stato post operam le aree urbanizzate sono pari a 37,7 ha.

controbilanciare in modo paritario la distruzione della brughiera per rappresentatività, peculiarità naturalistiche e difficoltà di ricostituzione di un ambiente particolarmente esigente.

- La scelta di utilizzare il **metodo speditivo** influenza in negativo i risultati del valore ecologico delle aree sottratte, in quanto gli indici/fattori utilizzati non fanno riferimento a stime effettuate sulla base di rilievi sito-specifici. Ad esempio, nel calcolo del fattore di completezza il dato relativo alla componente botanica e faunistica, previsto nei casi di applicazione del metodo ordinario, perfeziona i valori rispetto alle condizioni di contesto restituendo dati più realistici della situazione analizzata. Secondo le indicazioni del documento interpretativo regionale *Tecniche e metodi per la realizzazione della Rete Ecologica Regionale*, l'applicabilità del livello 2 è consigliata per le valutazioni di impatto ambientale favorendo valutazioni sito specifiche meno generiche.
- Qualche dubbio nasce non solo rispetto alla disparità di applicazione ma anche rispetto **all'adeguatezza del metodo** al caso in questione: secondo il documento tecnico sopra richiamato, nel processo multifunzionale di bilanciamento dei danni prodotti da nuove trasformazioni del suolo, l'obiettivo prioritario è costituito dalla ricostruzione delle unità ambientali danneggiate, operazione non sempre possibile o ragionevole. Infatti, alcune tipologie di ambienti non possono essere ripristinate in tempi ragionevoli o non sono disponibili le superfici adatte. Anche se a titolo di esempio viene effettuato un esplicito riferimento alle torbiere, le stesse criticità si ripresentano anche per le brughiere, per le quali è assodato l'imprevedibilità di successo negli interventi di ricostruzione dell'habitat e un lento processo di formazione delle stesse.
- **Distribuzione dei rilievi.** La mappa di distribuzione degli habitat, confrontata con la carta di idoneità del Piano di Gestione della Brughiera del Dosso e la carta degli habitat inserita nella proposta istitutiva del SIC/ZPS "Brughiera di Malpensa e di Lonate", rileva una progressiva contrazione delle brughiere ben conservate nell'area di studio. Non è ben chiaro però come sia stato aggiornato lo stato di salute dell'habitat nelle varie formazioni, in particolare rispetto all'area cargo, all'interno della quale sono stati effettuati solo due rilievi (cfr. Allegato n. 24 Studio botanico), e all'area posta a ovest della stessa, dove non risultano punti di monitoraggio.



Figura 8: Localizzazione dei rilievi nella brughiera dell'area di studio (nella figura a destra i fitosociologici e dei transetti a sinistra), rilievi nella brughiera di Malpensa (interna al sedime aeroportuale)

Le indagini floristiche (vedi figura sopra) non sembrano essere state bilanciate equamente nell'area di studio, essendo carenti sulle aree sottratte e maggiormente concentrate verso le

aree residuali non interessate dal progetto infrastrutturale, inducendo una variabile di incertezza sui dati raccolti, con cui è stata costruita la carta degli habitat, presupposto per la valutazione del valore ecologico.

I risultati ottenuti evidenziano un VEC associato alle aree interessate dall'alternativa n. 2A pari a 357 e all'alternativa 7, quantificato in 293, al netto delle mitigazioni. In base alle stime effettuate, un'area interstiziale all'aeroporto, fortemente disturbata dall'attività antropica e parzialmente urbanizzata, supera un'area integra ad alto valore naturalistico per la presenza della brughiera. Sembra quindi che i dati di ingresso non rappresentino pienamente la qualità ecosistemica dei diversi ambienti oggetto di analisi.

Alternativa	Valore ecologico		
	Attuale	Post operam	Bilancio
2	224	0	-224
2A	357	0	-357
4	28	0	-28
4A	111	0	-111
7	293	0	-293
Area sviluppo cargo	293	0	-293
Area interventi di mitigazione	927	1819	+892
Area totale	1220	1819	+599
8	360	0	-360

Figura 9: Tabella riassuntiva dei valori ecologici complessivi delle alternative

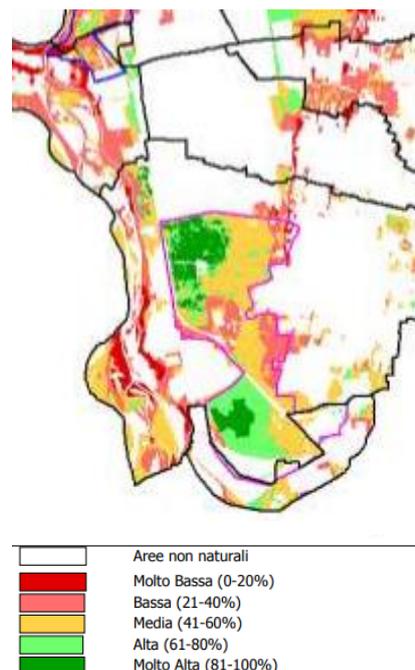
- Nello studio botanico, la discriminante tra il buono stato di conservazione e il degrado della brughiera è rappresentata dal **grado di copertura a *Prunus serotina***: il superamento della soglia del 5% qualifica l'habitat come degradato, criterio non condivisibile se si considera che nessun habitat naturale è privo di una componente esotica e che un inquinamento maggiore al 5% non giustifica la rinuncia ad interventi di riqualificazione di un ambiente riconosciuto come emergenza naturalistica e l'inclusione, con percentuali non ben definite dalla documentazione, della brughiera "degradata" all'interno della categoria roveti e pteridieti, che presenta un valore ecologico 4, a fronte dei 9 associati alla brughiera in buone condizioni. Una scelta di questo tipo risulta discutibile, data la rarità botanica e le incertezze relative all'attecchimento della brughiera in aree dove non è naturalmente presente, e influenza in modo determinante i dati di ingresso e di uscita del modello STRAIN.

Poiché le considerazioni sopra espresse portano a concludere che la quantificazione degli impatti, calcolata dal metodo STRAIN, non può che essere parziale, si ritiene che, ai fini di una stima corretta debba essere condotta una valutazione delle interferenze esercitate dal progetto indipendentemente dal metodo.

Valutazione degli impatti

Di seguito si esprimono valutazioni sito specifiche, di orientamento alla quantificazione effettiva degli impatti rispetto a diverse componenti ambientali.

Aspetto attitudinale all'habitat di brughiera. Le valutazioni del SIA prescindono dalla distribuzione potenziale delle aree a brugo, prendendo come unico riferimento lo stato attuale di conservazione dell'habitat per il calcolo degli ettari equivalenti e la formulazione della proposta delle misure di compensazione. Dato l'aspetto peculiare di grande valore naturalistico, l'evoluzione di una brughiera allo stadio arbustivo con ingresso di esemplari giovani di *Prunus serotina* non può costituire il presupposto per legittimare trasformazioni in aree che conservano un'idoneità rispetto all'habitat e per riclassificare tali comunità vegetazionali come ex brughiera, non includendole nel computo delle aree a brughiera e falsando in qualche modo il valore ecologico delle aree sottratte. L'idoneità, fotografata nella carta riportata a lato, derivante da uno studio condotto per la redazione del Piano di Gestione della ZSC Brughiera del Dosso, deve essere un indicatore per la valutazione del valore ecologico e allo stesso tempo un elemento per indirizzare le riqualificazioni. Intervenire su aree ad elevata idoneità,



confermata dalla presenza dell'habitat in un passato recente, fornisce maggiori garanzie di successo in termini di attecchimento della brughiera rispetto a previsioni di nuove piantumazioni, che conservano un più alto margine di incertezza.

Effetto margine. La perdita di valore ecologico, calcolata con il metodo STRAIN, per natura stessa del metodo, non prende in considerazione l'effetto margine negativo esercitato dall'espansione infrastrutturale verso le aree a sud del sedime aeroportuale, in termini di inquinamento luminoso, acustico, atmosferico e floristico, a favore delle esotiche e in particolare del *Prunus serotina*, che costituisce la minaccia più consistente rispetto alla conservazione della brughiera. La pressione antropica si spinge oltre al calcolo netto delle aree trasformate, amplificando gli effetti negativi nelle aree immediatamente limitrofe, non quantificabili dal metodo utilizzato.

Componente faunistica: le valutazioni rispetto agli impatti faunistici sono riconducibili a due tematiche:

Connessioni ecologiche

In risposta alle osservazioni formulate dalla Provincia di Varese, lo SIA minimizza gli effetti che l'alternativa 7 produce rispetto alle connessioni ecologiche, adducendo motivazioni legate alla marginalità dell'area sottratta ai corridoi ecologici individuati dalla Rete ecologica del Parco del Ticino e dai progetti di rete ecologica provinciali (REP) e regionale (RER). L'interpretazione non è coerente con i principi istitutivi di qualsiasi schema di rete ecologica, all'interno dei quali si ripete una geometria tipo, fondata sul riconoscimento di:

- aree centrali (elementi di primo livello della RER e core area REP), che mantengono nel tempo popolazioni stabili delle specie di interesse;
- fasce di protezione per ridurre i fattori di minaccia alle aree centrali;
- corridoi di connessione, che consentono la distribuzione delle specie verso altre aree naturali e lo scambio genetico, in modo da ridurre i rischi di estinzione delle singole popolazioni locali.

In una rete ecologica, quindi, non è possibile graduare l'importanza dei vari elementi costitutivi, che concorrono in modo unitario e paritario alla funzionalità della rete nella sua interezza: l'erosione di superfici dei serbatoi di biodiversità influenza negativamente la capacità di resilienza delle specie e il loro stato di salute così come la riduzione dei corridoi minaccia i collegamenti tra le aree centrali. Detto questo, non si vuole negare la frammentazione indotta dalle infrastrutture viarie ai lati del sedime aeroportuale, ma neanche legittimare ulteriori consumi di territori in aree già sottoposte a forti pressioni antropiche e di particolare interesse conservazionistico.

Un'altra riflessione riguarda la capacità di compensazione delle perdite di habitat di brughiera a sud dell'aeroporto da parte delle aree a brugo presenti nel sedime, a cui lo SIA attribuisce anche una funzione di corridoio ecologico. Sia dal punto di vista della qualità sia di connessioni tra tessere a brugo, tale affermazione sembra un pò forzata considerato che il sedime è recintato e l'utilizzo di prodotti chimici da parte di SEA per prevenire l'insediamento di popolamenti di vertebrati, in grado di attirare comunità ornitiche (*birdstrike*).

Riduzione dell'habitat

L'unicità della landa a brugo di Malpensa è avvalorata dalla presenza di specie animali quasi esclusive e/o di rilevante interesse conservazionistico; il biotopo, oltre ad ospitare consistenti popolazioni di succiacapre (*Caprimulgus europaeus*) e averla piccola (*Lanius collurio*), entrambe specie incluse nell'allegato I alla Direttiva Comunitaria 79/409/CEE, rappresenta la stazione più settentrionale di presenza della lucertola campestre (*Podarcis sicula campestris*). Alcune farfalle sono così selettive che la perdita o comunque la contrazione dell'habitat potrebbe significare anche la scomparsa degli individui da questa stazione a carattere relittuale sul nostro territorio. La brughiera di Malpensa rappresenta una delle poche stazioni di pianura del lepidottero *Hipparchia semele* e di altre farfalle particolarmente esigenti: la ninfa delle torbiere (*Coenonympha oedippus*), la maculinea del timo (*Maculinea arion*), la polissena (*Zerynthia polyxena*), la falena dell'edera (*Euplagia quadripunctaria*) e la licena delle paludi (*Lycaena dispar*). La contrazione dell'habitat rappresenta una grave minaccia per tali specie, alcune delle quali subirebbero gli effetti negativi della ridotta estensione (minor capacità ricettiva dell'habitat) altre, dotate di scarsa mobilità (comunità di invertebrati), perderebbero inevitabilmente la parte di popolazione insediata nelle aree oggetto di trasformazione. Il fattore temporale aggrava la situazione in quanto anche in caso di attecchimento della brughiera in aree connesse funzionalmente alle aree sottratte le stesse non saranno disponibili se non in tempi lunghi.

Progetto di compensazione

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

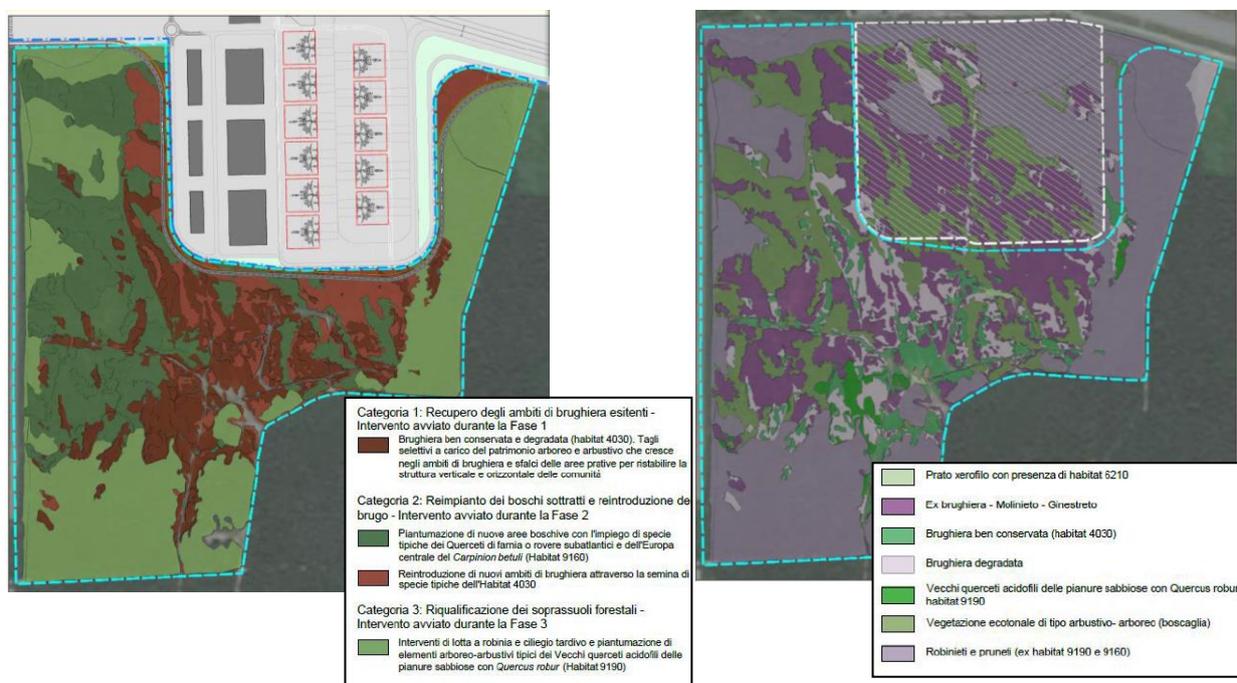


Figura 10: Confronto tra assetto vegetazionale finale a seguito delle mitigazioni (a sinistra) e stato attuale (a destra).

Inoltre, si rileva la sovrapposizione tra la piantumazione di nuove formazioni boscate e aree di brughiera, in evoluzione verso stadi maturi, qualificati come aree degradate a brugo. Tale scelta non risulta condivisibile in relazione alla vocazione di dette aree che dovrebbero essere destinate a interventi di contrasto rispetto alla tendenza verso stadi arbustivi/arborei, invertendo dinamiche naturali che portano alla chiusura della brughiera, nella consapevolezza della scarsa rappresentatività dell'habitat a livello regionale e comunitario e della difficoltà di attecchimento della stessa. Sebbene la costituzione di un bosco di buona qualità sia da considerarsi in linea generale un elemento positivo, lo stesso perde di significato se rapportato all'opportunità di ricostruire ambienti peculiari di valore superiore per la riconosciuta rarità botanica e faunistica. Inoltre, assecondando la spontanea tendenza al rimboschimento, il progetto induce la perdita permanente di un habitat di interesse comunitario, contrariamente alle disposizioni delle direttive habitat 92/43/CEE che raccomandano il potenziamento e il ripristino di tali formazioni e non la definitiva conversione in altri tipi di biocenosi (art. 2).

Mitigazioni e compensazioni. La previsione di mitigazioni e compensazioni in aree destinate al futuro sviluppo aeroportuale o intercluse tra la SP 14 e il sedime non possono configurarsi come tali in relazione alla natura transitoria e non definitiva delle stesse, come indicato nella tavola relativa al nuovo assetto aeroportuale (tavola riportata in figura 8). Il rischio inoltre è quello di ricostruire un ambiente idoneo per la fauna, che in caso di attuazione delle previsioni infrastrutturali (terza pista) verrebbe distrutto, vanificando gli sforzi per la sistemazione naturalistica dell'area e costringendo le comunità faunistiche a una nuova migrazione nel migliore dei casi.

Criticità interventi compensativi. Le valutazioni effettuate non affrontano in modo adeguato o perlomeno sottovalutano le criticità di attecchimento legate a interventi di ricostruzione della brughiera, che assumono un carattere sperimentale e non danno garanzie di successo. Mentre la piantumazione di un habitat forestale viene effettuata con tecniche consolidate, testate in molti progetti di conservazione, il carattere relittuale e la peculiarità di questo ambiente, fortemente legato a precise condizioni pedologiche, non assicurano l'efficacia delle azioni compensative proposte, che comunque avrebbero dovuto almeno prevedere indagini preparatorie di caratterizzazione del suolo. Nel documento di risposta alle osservazioni provinciali (Allegato INT-004), infatti, si demanda a campionamenti futuri, accrescendo

il margine di incertezza sull'efficacia degli interventi di ricostituzione dell'habitat. A tal proposito si richiama la DGR 4488/2021 che in relazione alle azioni di compensazione prevede la necessità di attuare le misure in una fase antecedente alla realizzazione dei progetti al fine di verificare la coerenza tra risultati attesi e raggiunti e non interrompere la continuità delle dinamiche ecologiche.

Fattore temporale. Sia per l'ambiente di brughiera sia per le formazioni forestali la funzionalità ecosistemica e i livelli di biodiversità sono correlati alla maturità degli ambienti, all'alternanza di parcelle disetanee e alla diversificazione strutturale. Nella fase iniziale di nuova piantumazione, sebbene la composizione floristica riproponga un modello di habitat standard ripreso da bibliografia con le giuste proporzioni tra le specie tipiche degli habitat da ricreare, le dinamiche naturali e la ricettività faunistica non sono paragonabili a quelle di un ambiente naturale, frutto di una lenta evoluzione, che non sempre è possibile replicare. Anche a fronte di interventi di successo, la restituzione al sistema naturale secondo il disegno gestionale prospettato si potrà attuare solo in un orizzonte temporale di lungo periodo, con un momento transitorio fisiologico di bassa qualità ecologica.

*Applicando in sintesi analogo metodo di **valutazione alle diverse alternative** proposte si evidenzia che:*

- Alternativa 2/2A: la sistemazione dell'area ad accogliere Cargo City si configura come un completamento della trasformazione di spazi seminaturali residuali, che all'interno di un tessuto già urbanizzato hanno perso quasi integralmente la connotazione e le funzioni ecosistemiche. Il carattere interstiziale ha determinato l'evoluzione delle tessere intercluse in ambienti poco strutturati rispetto alla ricettività faunistica e molto disturbati.
- Alternativa 4/4A: l'espansione ridefinisce i confini del sedime, sovrapponendosi ad aree per la maggior parte urbanizzate, con un costo ambientale molto basso.
- Alternativa 8: più delicata la situazione in questa ipotesi che comporta una perdita ambientale di maggiore entità, sottraendo spazi a un sistema boscato compatto e integrato con il sistema naturale, con funzione cuscinetto rispetto alla ZPS Boschi del Ticino.

In conclusione, rispetto alla salvaguardia della componente biodiversità, si ritiene che la scelta debba ricadere sulle ipotesi a minor impatto ambientale 2/2A o 4/4A.

4.4. Paesaggio e sistema insediativo di area vasta

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

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

In relazione agli interventi di compensazione previsti, si prende atto dell'impegno intrapreso nel prevedere un riposizionamento del polo multifunzionale e delle altre attività correlate alla fruizione dalla loro originaria localizzazione a favore di aree delocalizzate presenti nei Comuni di Ferno e Lonate Pozzolo. Tali proposte dovranno comunque essere concordate con il Parco del Ticino e le amministrazioni comunali interessate.

Per quanto riguarda, invece, gli impatti sul sistema insediativo di scala vasta, il proposto studio di analisi territoriale (Allegato 7) evidenzia come l'indotto nel settore logistico, ovvero la localizzazione nel contesto territoriale di riferimento di magazzini di seconda linea, sarà orientata (in base all'analisi multicriterio sviluppata) verso ambiti su suolo libero pur a fronte della presenza di aree dismesse compatibili per dimensioni e localizzazione con tali funzioni. Ciò porterà ad ulteriore consumo di suolo e a un limitato contributo rispetto alle politiche di rigenerazione.

In merito al rapporto tra le previsioni del Masterplan e gli obiettivi di riqualificazione delle "aree delocalizzate" nei comuni di Somma Lombardo, Ferno e Lonate Pozzolo, in parte già oggetto di valutazione e richiesta integrazioni nel precedente contributo provinciale, ma soprattutto oggetto di una più ampia richiesta di Regione Lombardia, si apprezza la localizzazione degli interventi compensativi (Area attrezzata per funzioni di supporto allo spotting point e nuovo centro polifunzionale) entro tali aree (nei comuni di Ferno e Lonate Pozzolo).

Si rileva che non è stata proposta un'alternativa di localizzazione dell'area per servizi prevista nell'ambito della cascina Malpensa nelle aree delocalizzate di Case Nuove; il soddisfacimento della richiesta di Regione Lombardia di maggiore coerenza e complementarità con le politiche di rigenerazioni

di dette aree⁴, da quanto si legge nel documento INT-002, sarà oggetto di successivi specifici accordi territoriali (nei quali SEA si impegna alla presa in carico delle aree di Case Nuove). Si auspica che l'attuazione delle previsioni interne al sedime sia coordinata rispetto a tali successivi accordi.

4.5. Viabilità

L'aeroporto di Malpensa si colloca nell'area sud-ovest della provincia di Varese, sui territori comunali di Cardano al Campo, Somma Lombardo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate e Vizzola Ticino, ed è raggiungibile tramite la SS336 e la SS336dir che, a loro volta, collegano Malpensa con l'autostrada A8 "Milano - Laghi" ad est e l'autostrada A4 "Torino - Milano" a sud.

La superstrada SS336 si collega con l'autostrada Milano - Laghi all'uscita di Busto Arsizio; il tratto di connessione con l'aeroporto di Malpensa presenta una sezione stradale a quattro corsie complessive su due carreggiate separate. La sua velocità massima varia in funzione della presenza o meno della corsia laterale di emergenza, passando da 110 km/h nel tratto a sud a 90 km/h e, in prossimità del Terminal 2, a 50 km/h. Il tratto tra il Terminal 2 e il Terminal 1 è stato costruito ex-novo in trincea e con gallerie artificiali e consente una velocità massima di 110 km/h.

Nel tratto a sud dell'aeroporto la superstrada attraversa il territorio a est del Ticino tra le province di Varese e Milano, innestandosi infine con un peduncolo sulla ex strada statale 11 Padana Superiore a Magenta in prossimità del casello di Marcallo - Mesero, dell'autostrada A4 Torino - Milano.

Restringendo l'analisi alla viabilità di importanza provinciale, le arterie presenti nell'area sono la SP 52, che rappresenta un collegamento locale nord-sud, parallelo alla SS 336 dir, la SP 40 e la SP 28, anch'esse collegamenti nord-sud all'interno del territorio provinciale ma posti ad est dell'aeroporto e la SP 14dir situata immediatamente a sud dell'ambito aeroportuale. Sempre a sud è ubicata anche la SS 527, recentemente ceduta dalla Provincia di Varese ad Anas S.p.A.

Le ricadute viabilistiche del Masterplan Aeroportuale 2025 sono significative ed interessano la viabilità di interesse nazionale, regionale e provincia. Lo studio trasportistico condotto è approfondito ed in maniera analitica procede alla costruzione di una matrice origine-destinazione con riferimento allo stato di fatto, procedendo poi all'analisi di tre scenari temporali (2025 - 2030 - 2035).

Lo studio del traffico ha riscontrato quanto richiesto in sede di integrazioni ed in particolare:

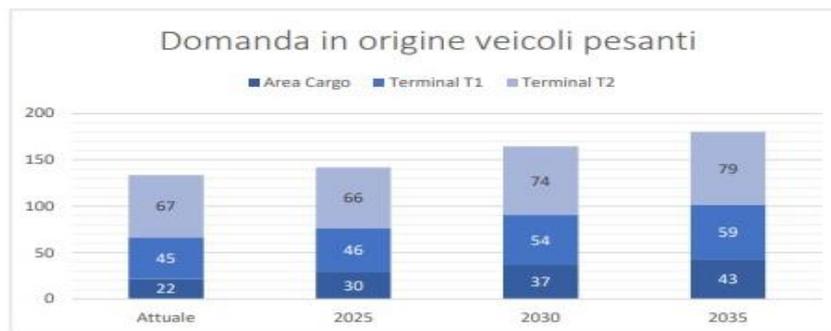
- Per quanto riguarda l'integrazione dei rilievi lungo le arterie SS PP 14dir, 40 e 52, lo studio di traffico è stato rielaborato malgrado a causa del periodo pandemico COVID-19 non sia stato possibile svolgere nuovi rilievi di traffico rappresentativi del normale traffico connesso all'aeroporto (Allegato 10). SEA si impegna pertanto ad integrare i rilievi di traffico in corrispondenza della SP 40 e della SP 52 contestualmente all'avvio delle fasi di progettazione dell'intervento di modifica del tracciato della SP 14. Infatti, in considerazione delle restrizioni agli spostamenti imposte ai fini del contenimento della diffusione del contagio da Covid-19, che hanno avuto un forte impatto sulla mobilità in generale, sul traffico aereo e, come diretta conseguenza, anche sul traffico veicolare, si è ritenuto di non effettuare nuove indagini in questo periodo, poiché i risultati da esse ottenuti si sarebbero rivelati non rappresentativi e non adeguati alla ricostruzione dell'andamento "tipico" del traffico che interessa la rete stradale oggetto di studio;
- Riguardo alla richiesta stima dell'indotto dei veicoli leggeri e pesanti con indicazione dei percorsi che verranno utilizzati dai mezzi pesanti per il raggiungimento dell'area cargo si rileva che la ricostruzione dei flussi di traffico negli scenari futuri di attivazione degli interventi del Masterplan (al 2025, al 2030 ed al 2035), oggetto dello studio di traffico (cfr. Allegato 10), tiene conto dell'evoluzione della domanda di spostamenti che interesserà l'area, funzione non solo delle previsioni di crescita del traffico aeroportuale passeggeri, ma anche di quelle relative al traffico merci e dei nuovi insediamenti previsti nelle immediate vicinanze dell'aeroporto e in ambito aeroportuale stesso, tra cui l'espansione della Cargo City. La domanda aggiuntiva di

⁴ Nel contributo di Regione Lombardia (nota acquisita con prot.n. MATTM/79488 del 08/10/2020) si precisa che: "la collocazione delle "strutture a supporto del sistema aeroportuale" esclusivamente all'interno del sedime aeroportuale potrebbe entrare in conflitto con le attività di valorizzazione delle aree delocalizzate previste nell'Accordo di chiusura dell'AdPQ, poiché potrebbe diminuire, fino ad annullare, il valore del patrimonio pubblico. Un aumento dell'offerta di strutture a terziario/produttive/logistiche e/o di servizi, in un contesto in regime fiscale sicuramente più vantaggioso rispetto ai terreni extra sedime aeroportuale, si configura infatti come un'asimmetria nei rapporti di concorrenza tra offerte di beni simili e, di conseguenza, come un possibile danno economico per le amministrazioni pubbliche che hanno investito nelle operazioni di delocalizzazione (191 milioni di Euro circa investiti per l'attuazione dell'AdPQ Malpensa). Con un ulteriore danno socioeconomico ed ambientale diretto ed indiretto, dato che le risorse disponibili a seguito della futura alienazione delle aree delocalizzate, dovranno essere reinvestite per interventi di mitigazione e compensazione ambientale delle esternalità prodotte dalla presenza dell'aeroporto. Si ritiene pertanto opportuno che venga valutata la possibilità che parte di tali "Strutture a supporto del sistema aeroportuale" siano collocate all'interno delle aree delocalizzate di Case Nuove."

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



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



- Nello studio di traffico (cfr. Allegato 10) è stata debitamente considerata la futura presenza del Business Park di Vizzola Ticino.
- Per quanto riguarda la proposta del nuovo percorso della SP 14dir, fermo restando quanto indicato nello studio SIA (parte 3, pag.95) ovvero che *“tale soluzione dovrà pertanto essere verificata, valutata e condivisa con le competenti amministrazioni...”* era già stata indicata la necessità di rispettare i dettami delle normative nazionali e regionali sulla costruzione di nuove strade previste le strade di tipo “C” e che le soluzioni proposte, prive di dimensioni e quote, non consentivano ulteriori considerazioni in merito.

A tale rilievo, nel documento di risposta alle integrazioni (cfr. allegato INT-004) viene riscontrato che contestualmente alla progettazione del nuovo tracciato della SP 14, verranno effettuate le valutazioni e le verifiche menzionate nel SIA (parte 3, pag. 95) e che il nuovo tracciato (individuato nell'Allegato 8) verrà progettato in conformità alle normative vigenti in materia di progettazione stradale, nel rispetto delle caratteristiche geometriche e funzionali previste per la specifica categoria di strada in esame, la cui esatta definizione sarà definita congiuntamente con la Provincia di Varese. Si osserva, inoltre, che attualmente la strada non presenta le caratteristiche geometriche di una “tipo C” e dovrà essere ovviamente garantita la coerenza funzionale tra tratti esistenti e tratto nuovo. Viene precisato, comunque, 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.

La valutazione effettuata nella documentazione ha considerato sia gli impatti prodotti dall'intervento, sia l'evoluzione dell'offerta infrastrutturale, alla luce degli interventi in fase di realizzazione, progettazione o ancora in fase di programmazione. Per il 2025 vengono individuati quindi tre scenari: di riferimento, di progetto e di cantiere che considera gli impatti legati alla presenza dei mezzi pesanti correlati al cantiere. Per il 2030 vengono analizzati gli scenari di riferimento e di progetto, mentre per il 2035 quelli di progetto e di progetto aggiuntivo, che considera anche le opere in fase di discussione.



Le opere rientranti negli scenari di progetto sono schematicamente indicate nella tabella a seguire:

Interventi infrastrutturali – Scenario di Riferimento	2025	2030	2035	2035 - Aggiuntivo
Collegamento S.S. 11 – Tangenziale Ovest Milano (Tratta A e C)	X	X	X	X
Bretella di Gallarate	X	X	X	X
A4 – quarta corsia dinamica	X	X	X	X
A8 Lainate – Milano, quinta corsia	X	X	X	X
A52 Rho – Monza	X	X	X	X
Riqualifica del nodo tra la S.S. 33 e la S.P. 229	X	X	X	X
Svincoli sulla S.S. 629 Vergiate – Besozzo	X	X	X	X
Pedemontana (Tratta B2 e C)		X	X	X
Collegamento S.S. 11 – Tangenziale Ovest Milano (Tratta B)			X	X
Pedemontana (Tratta D)			X	X
Pedemontana (TR VA 13+14)			X	X
Pedemontana - Tangenziale Varese 2			X	X
Pedemontana - Tangenziale Como 2			X	X
Variante S.S. 341 Gallaratese			X	X
Variante alla S.P. 40			X	X
Tangenziale di Somma Lombardo				X
Collegamento Besnate - MXP				X
Tangenziale ovest di Gallarate				X
Variante alla S.S.33 da Rho a Gallarate				X

Tabella 7.6: Interventi introdotti nello scenario di Progetto Aggiuntivo – orizzonte temporale 2035

A riguardo, per quanto attiene alle opere che interessano direttamente il territorio provinciale e che vengono valutate sin dal primo scenario di riferimento, si osserva che:

- **SS 629 DEL LAGO DI MONATE:** “ANAS informa che è in corso la procedura di verifica e validazione del progetto definitivo, potendosi prevedere l’approvazione del progetto stesso e la dichiarazione di pubblica utilità entro la fine del mese in corso. ANAS prevede poi di condurre delle indagini integrative e di elaborare il progetto esecutivo entro dicembre 2021. Come anticipato nello scorso incontro, nel corso dello sviluppo del progetto esecutivo ANAS provvederà ad effettuare specifici aggiornamenti riguardo alle interferenze, eventualmente con specifici tavoli tecnici. ANAS provvederà inoltre ad avviare la pratica di autorizzazione alla trasformazione del bosco presso i competenti uffici della Regione. Una bozza di progetto esecutivo sarà inviata a fini informativi da ANAS ai Comuni presumibilmente entro dicembre 2021. Non è prevista alcuna ulteriore formale espressione da parte dei Comuni sul progetto esecutivo. Seguirà la procedura di gara d’appalto per i lavori, che sarà avviata presumibilmente nei primi mesi del 2022, prevedendo la consegna lavori e l’avvio lavori entro maggio 2022.”
- **BRETELLA DI GALLARATE:** Negli ultimi mesi sono state condotte le fasi iniziali di affidamento del servizio di progettazione esterno della variante di Samarate. In particolare, sono stati definiti, e avviati gli affidamenti, del piano di indagini geognostiche, nonché il piano dei rilievi topografici, la cui esecuzione partirà a brevissimo. Intanto, nelle more di ricevere i risultati delle indagini geognostiche, nelle prossime settimane saranno definiti con i progettisti alcune soluzioni alternative alle attuali configurazioni degli svincoli per cercare di venire incontro, per quanto possibile, alle recenti richieste del territorio, considerando i vincoli normativi e territoriali presenti. Sarà cura di Anas condividere con le Amministrazioni, prima dell’attivazione ufficiale della Conferenza dei Servizi sul PD, le soluzioni individuate, per cercare di addivenire ad un accordo informale ed evitare inutili rallentamenti in sede di Conferenza.

Risulta pertanto alquanto difficile esprimere considerazioni, relativamente alle ipotesi che lo studio opera, in merito ai diversi scenari di riferimento, con particolare riguardo alle tempistiche inerenti i diversi interventi infrastrutturali indicati, se non evidenziare come, per alcuni di questi (es. interventi sulla SS 629) la fase autorizzativa è pressoché conclusa, mentre per altri (es. Bretella di Gallarate) il progetto definitivo non è stato ancora esaminato in Conferenza di Servizi. Chiaramente questa variabile è indipendente dal Masterplan, ma rappresenta un elemento di incertezza per la valutazione della offerta viabilistica nello scenario di riferimento al quale succesivamente sovrapporre quello di progetto.

Valutazione degli impatti

Gli impatti indotti sulla rete principale appaiono in generale limitati, lo SIA stima variazioni minime o nulle dei Livelli di Servizio, mentre nella viabilità dell'area ed in alcuni punti singolari vi sono delle variazioni peggiorative dei Livelli di Servizio.

L'intervento, infatti, si pone all'interno in un quadro trasportistico con diversi tratti stradali con un flusso di capacità che, anche senza l'opera in progetto, hanno un livello di servizio di attenzione (D con rapporto flusso/capacità compreso tra 0.522 e 0.77 – E con rapporto flusso/capacità compreso tra 0.78 e 0.93) o addirittura critico (F rapporto flusso/capacità >0.93) - la SS 336 è l'esempio più significativo con livelli che in un senso di marcia sono costantemente oltre la saturazione.

Quindi, incrementi di pochi punti percentuali del rapporto flusso/capacità influenzano in modo importante il congestionamento di alcune arterie viarie (SS 336 in primis), congestionamento che non troverà soluzione nemmeno nello scenario "aggiuntivo" al 2035. Si ritiene pertanto carente in tal senso la proposta compensativa e mitigativa.

Si rileva, inoltre, come la proposta di modifica del tracciato della SP 14dir, necessaria ai fini dell'attuazione dell'alternativa 7 di ampliamento di cargo city pone due elementi di criticità:

- per quanto attiene allo scenario di traffico questa modifica è peggiorativa rispetto allo scenario di riferimento, in quanto la SP 14dir, che attualmente presenta ampi margini di riserva di capacità (il rapporto flusso/capacità è sempre sotto lo 0.50) con un livello di servizio pari ad A, vede diminuire (a causa dell'allungamento del percorso) il traffico a favore di alternative presenti (SS 527 e SS336 dir) che risultano già fortemente caricate;
- il tracciato proposto, ad una prima analisi, appare difficilmente geometrizzabile secondo i parametri normativi attuali (D.M. 5/11/2001), si stima che l'adeguamento del progetto a tali requisiti normativi porterà necessariamente ad interessare una maggiore superficie territoriale.

Alla luce di quanto sopra si ritiene che le alternative che non prevedono tale modica (4/4A) o che la limitano nell'estensione (2/2A) siano preferibili anche sotto il profilo viabilistico.

Per quanto attiene, infine, all'analisi degli effetti sul traffico dell'indotto aeroportuale, stimato nello studio di area vasta si rileva che le criticità individuate (cfr. allegato 7 paragrafo 9.6) non possono ritenersi esaustive in quanto sarebbe necessario indagare e stimare anche i costi di risoluzione delle infrastrutture che andrebbero a superare il 90% della saturazione (e non solo le sezioni stradali che superano il 100%). Come già evidenziato in relazione al traffico primario, anche in questo frangente, l'incertezza legata non solo allo scenario di riferimento ma anche all'effettiva attuazione degli interventi indicati appare un elemento di criticità e non consente una piena valutabilità degli impatti.

4.6. Rifiuti

Con riferimento ai contenuti delle integrazioni fornite dal Proponente in relazione alla fase di cantiere dell'intervento, risulta quanto segue:

- per quanto concerne le terre e rocce da scavo (stimate in circa 1.330.000 mc) è stato predisposto un nuovo Piano preliminare di utilizzo (PPdU-01 "Piano preliminare di utilizzo delle terre - rev.01"), predisposto ai sensi del DPR 120/2017;
- per quanto riguarda invece i rifiuti da demolizione (stimati in circa 712.000 mc), non risulta essere stata verificata la reale disponibilità di accettazione negli impianti individuati, facendo riferimento esclusivamente all'elevata disponibilità di siti di recupero/smaltimento.

In considerazione di quanto sopra, in relazione alla componente "Rifiuti" si ritiene che:

- durante la **fase di cantiere** e realizzazione delle opere potrebbero emergere criticità per via della mancata verifica della reale possibilità di accettazione negli impianti prescelti degli ingenti quantitativi di rifiuti da demolizione prodotti, rendendo necessario individuare altri siti di recupero/smaltimento di tali rifiuti, ampliando il raggio di ricerca e quindi la distanza dal luogo di produzione; si evidenzia, a titolo collaborativo, che in tal caso potrebbe essere previsto l'impiego

- di impianti mobili di trattamento direttamente presso il sito (opzione non precedentemente considerata nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale);
- durante la **fase di gestione** del progetto non emergono particolari problematiche.

5 - CONCLUSIONI

A seguito dell'istruttoria effettuata si ritiene che la documentazione prodotta dal soggetto proponente abbia permesso di identificare lo stato attuale dell'ambiente, di comprendere le caratteristiche degli interventi e di valutare in linea generale i possibili impatti in relazione alle opere di mitigazione proposte. Si rileva tuttavia che, in merito alla valutazione delle alternative progettuali per l'ampliamento di Cargo City, non è stata proposta un'analisi comparativa adeguata alla stima degli impatti generati in assenza di compensazioni, ovvero a parità di interventi compensativi tra le soluzioni proposte.

L'istruttoria svolta ha fatto emergere, per quanto di competenza di questo Ente, la presenza di impatti ambientali rilevanti su alcune componenti (*ecosistemi e biodiversità, viabilità*) e che non risultano pienamente compensati, ovvero giustificati dall'assenza di alternative.

Considerato quanto sopra, si invita l'autorità competente, nel valutare la compatibilità ambientale dell'opera, a privilegiare, per gli interventi di potenziamento del comparto Cargo, le alternative a minore impatto ambientale (così come descritte ai paragrafi precedenti), interne al sedime aeroportuale o che comportano ampliamenti minimi dello stesso.

Varese, 14/12/2021

IL RESPONSABILE DELL'ISTRUTTORIA
Dott.ssa Lorena Perri

IL RESPONSABILE DEL SETTORE
Dott.ssa Lorenza Toson

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