

Copia

	<b>PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO</b>		
	<b>C.d.G.</b>	<b>Numero</b> <b>138</b>	<b>Data</b> <b>13/12/2021</b>
<b>OGGETTO: PARERE IN MERITO A "AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035" DA RILASCIARSI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE NAZIONALE COMPRESIVA DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA . PROCEDURA VIA NAZIONALE ID 5359</b>			

## VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI GESTIONE

L'anno duemilaventuno addì tredici del mese di dicembre alle ore 12.30, convocato nei modi previsti dallo statuto, si è regolarmente riunito il Consiglio di Gestione dell'Ente Parco.

Rilevata l'indifferibilità e urgenza di cui alla contingente emergenza sanitaria di garantire il più celere disimpegno dell'attività del Consiglio di Gestione, assicurando massima tempestività nelle decisioni spettanti all'organo di governo, anche attraverso modalità di partecipazione, che evitino la necessaria compresenza fisica e assicurino comunque ai singoli componenti la possibilità di partecipazione alle sedute;

Ritenuta la competenza del Consiglio di Gestione in materia di disciplina del proprio funzionamento, in base al principio generale dell'ordinamento secondo il quale ciascun organo, ove non previsto in tutto o in parte in altra fonte di produzione del diritto, detta la disciplina della propria organizzazione;

Rilevato che le moderne tecnologie di cui questo Ente è dotato, possono consentire lo svolgimento di sedute collegiali in modalità di audioconferenza, videoconferenza e teleconferenza, anche da postazioni diverse;

Visto il parere della Commissione speciale del Consiglio di Stato nr. 00571 del 10/03/2020;

Visto il Decreto del Presidente dell'Ente Parco prot. generale 3416/122 int. in data 31.3.2020, avente ad oggetto: *"Art.73 del Decreto-Legge 17 marzo 2020 n. 18. Misure di semplificazione in materia di organi collegiali. Disciplina delle modalità di riunione del Consiglio di Gestione in videoconferenza"*;

Dato atto che nella presente seduta:

❖ è stato consentito al Presidente di accertare l'identità e la legittimazione degli intervenuti, regolare lo svolgimento dell'adunanza, constatare e proclamare i risultati del voto;

❖ è stato consentito al Segretario verbalizzante di percepire adeguatamente gli eventi accaduti durante la riunione oggetto di verbalizzazione e ciascun membro, a richiesta del segretario, ha dichiarato la sede dal quale è collegato.

Si procede all'esame della proposta.

All'esame dell'argomento in oggetto, risultano presenti:

<b>N.</b>	<b>COGNOME E NOME</b>	<b>CARICA</b>	<b>PRESENZE</b>
<b>1</b>	<b>CHIAPPA CRISTINA</b>	<b>Presidente</b>	<b>Presente sede</b>
<b>2</b>	<b>BERNINI SILVIA</b>	<b>Consigliere</b>	<b>Presente collegata</b>
<b>3</b>	<b>BRAGHERI MASSIMO</b>	<b>Consigliere</b>	<b>Presente collegato</b>
<b>4</b>	<b>BROGIN GIOVANNI</b>	<b>Consigliere</b>	<b>Presente collegato</b>
<b>5</b>	<b>MONNO FRANCESCA LARA</b>	<b>Consigliere</b>	<b>Presente sede</b>
<b>6</b>	<b>SIGNORELLI FABIO</b>	<b>Consigliere</b>	<b>Presente collegato</b>

Presiede la Sig.ra CRISTINA CHIAPPA, Presidente del Parco.

Assiste il Direttore del Parco, Claudio De Paola.

Partecipa il Segretario Avv. Antonella Anneschiarico collegata

OGGETTO: PARERE IN MERITO A "AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035" DA RILASCIARSI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE NAZIONALE COMPRENSIVA DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA . PROCEDURA VIA NAZIONALE ID 5359

Deliberazione C.d.G. n. 138 del 13/12/2021.

## IL CONSIGLIO DI GESTIONE

Premesso che:

- con nota n. 61507 del 24/06/2020, acquisita al prot. n. 49736/MATTM del 30/06/2020, ENAC ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale per il Masterplan 2035 dell'aeroporto di Milano Malpensa, ai sensi dell'art. 23 del d.lgs 152/2006 e ss.mm.ii, comprensiva di valutazione di incidenza di cui al DPR 357/97;
- con note pervenute da Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (nota ns prot. 6321 del 08/07/2020) e Regione Lombardia (nota prot. T1.2020.0027349 del 08.07.2020 ns. prot. n.6385 del 08/07/2020), è stata richiesta agli Enti l'espressione del parere di competenza nell'ambito della procedura in oggetto;
- la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, con nota prot. n. 1877/CTVA del 12/04/2021 ha comunicato al Ministero, anche sulla base delle richieste pervenute dagli Enti territoriali coinvolti (Regione Lombardia, Regione Piemonte, Provincia di Novara, Provincia di Varese e Parco del Ticino), la necessità di acquisire approfondimenti relativi alla documentazione già presentata da ENAC;
- con nota prot. 40148 del 19/04/2021 il Ministero della Transizione Ecologica ha richiesto a ENAC suddetta documentazione integrativa e concesso con nota prot. 52991 del 18/05/2021 proroga di 150 giorni per la consegna della stessa, a seguito di richiesta di ENAC con nota n. 53830 del 13/05/2021;
- con nota n. 125849 del 3/11/2021, ENAC ha trasmesso la documentazione integrativa di approfondimento, comprensiva, in considerazione della consistenza delle integrazioni fornite, di un nuovo avviso al pubblico del deposito delle stesse, al fine di riaprire la consultazione del pubblico;
- con nota prot. 126246 del 16/11/2021 il MITE ha richiesto agli Enti competenti la trasmissione del parere di competenza.
- con nota prot. 110757 del 18/11/2021 (ns prot 11671 del 19/11/2021) Regione Lombardia ha richiesto agli Enti competenti di esprimere il parere di competenza ai fini della conclusione del procedimento ai sensi dell'art. 11 della L.R. 5/2010 per l'espressione del parere regionale al Ministero della Transizione Ecologica.

Precisato 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*".
- in un raggio di 13 Km dal sedime aeroportuale sono presenti vari siti della Rete Natura 2000 e pertanto, ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., la procedura comprende la procedura di Valutazione di Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997.

Richiamata la nota di richiesta integrazioni trasmessa dal Parco in data 16/09/2020 prot. 8379/2020.

Preso atto dei contenuti della relazione istruttoria, allegata alla presente quale parte integrante redatta dai Settori Tecnici dell'Ente e dai consulenti incaricati e ritenutala meritevole di approvazione.

Evidenziato in particolare che:

- Risulta inottemperato il quadro prescrittivo relativo agli interventi di mitigazione e monitoraggio derivante dal DPCM 13 dicembre 1999 a cui era stato subordinato il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa;
- 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 prevalente sulle disposizioni dei piani territoriali di coordinamento dei parchi regionali.
- le previsioni di ampliamento del sedime aeroportuale all'esterno di quella che è già la perimetrazione del PTC dell'aeroporto, risultano in contrasto con lo strumento di pianificazione vigente approvato con D.G.R. 5983/2001 e non compatibili con gli obiettivi di tutela dell'area protetta.

Evidenziato che dalla suddetta istruttoria sono emersi elementi particolarmente significativi in merito agli impatti dell'opera in esame, quali:

- Il grande valore ecologico degli habitat interessati dal progetto. Anche nella revisione del Piano Territoriale Regionale comprensiva del Progetto di Valorizzazione del Paesaggio, adottato con D.C.R. n. 2137 del 2/12/2021 viene riconosciuta come importante per valore naturalistico e paesaggistico la Brughiera di Tornavento, l'ultimo lembo delle brughiere lombarde. Viene appunto previsto di Salvaguardare le brughiere di Gaggio e Tornavento, ultimi lembi delle brughiere lombarde che un tempo ricoprivano un'estesa porzione del territorio".
- non sono state adeguatamente approfondite le alternative di localizzazione del progetto relative all'ampliamento di Cargo City all'interno del sedime aeroportuale, ovvero altre alternative che non comportino un impatto rilevante sugli habitat.
- Alcune delle analisi non sono state adeguatamente approfondite, come meglio dettagliato nell'istruttoria tecnica

Rilevato che per il presente atto non è richiesta copertura finanziaria, in quanto non comporta riflessi sul bilancio né sulla situazione patrimoniale dell'Ente.

Tutto ciò premesso;

Acquisito il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica di cui all'art.49, comma 1, del D.L.gs n°267/2000;

A voti unanimi, resi nei modi di legge

DELIBERA

Per tutto quanto sopra esposto e che qui si intende integralmente riportato:

1. Di prendere atto dell'istruttoria, dalla quale emergono elementi particolarmente significativi in merito agli impatti dell'opera in esame, quali:
  - Il grande valore ecologico degli habitat interessati dal progetto. Anche nella revisione del Piano Territoriale Regionale comprensiva del Progetto di Valorizzazione del Paesaggio, adottato con D.C.R. n. 2137 del 2/12/2021 viene riconosciuta come importante per valore naturalistico e paesaggistico la Brughiera

di Tornavento, l'ultimo lembo delle brughiere lombarde. Viene appunto previsto di Salvaguardare le brughiere di Gaggio e Tornavento, ultimi lembi delle brughiere lombarde che un tempo ricoprivano un'estesa porzione del territorio".

- la non adeguata e approfondita valutazione delle alternative di localizzazione del progetto relative all'ampliamento di Cargo City all'interno del sedime aeroportuale, ovvero altre alternative che non comportino un impatto rilevante sugli habitat.
- il non adeguato approfondimento di alcune analisi, come dettagliato nell'istruttoria tecnica;

2. Di evidenziare inoltre che:

- Risulta inottemperato il quadro prescrittivo relativo agli interventi di mitigazione e monitoraggio derivante dal DPCM 13 dicembre 1999 a cui era stato subordinato il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa;
- 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 sovregionale (SO1) e pertanto non prevalente sulle disposizioni dei piani territoriali di coordinamento dei parchi regionali.
- le previsioni di ampliamento del sedime aeroportuale all'esterno di quella che è già la perimetrazione del PTC dell'aeroporto, risultano in contrasto con lo strumento di pianificazione vigente approvato con D.G.R. 5983/2001 e non compatibili con gli obiettivi di tutela dell'area protetta.

3. di esprimere pertanto parere negativo al progetto presentato, evidenziando altresì che le integrazioni agli atti non hanno adeguatamente approfondito alcuni aspetti determinanti rilevati con la nota trasmessa dal Parco in data 16/09/2020 prot. 8379/2020;

4. Di trasmettere la presente Deliberazione a Regione Lombardia Direzione Generale Ambiente e Clima e al Ministero della Transizione Ecologica quale parere di competenza nell'ambito della procedura VIA nazionale ID 5359;

5. Di trasmettere la presente Deliberazione a Comuni e Province del Parco.

Quindi stante l'urgenza di provvedere in merito e inviare il proprio parere di competenza nei termini richiesti da Regione Lombardia e Ministero della Transizione Ecologica

#### IL CONSIGLIO DI GESTIONE

Con successivi voti unanimi, resi nei modi di legge

#### DELIBERA

Di rendere il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi e per gli effetti dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000.



IL SEGRETARIO

PARCO TICINO  
 Allegato alla deliberazione  
 C.d.G. n° 126 del 31.12.2021  
 PARCO LOMBARDO  
 DELLA VALLE DEL TICINO

IL PRESIDENTE  
 Cristina Chiappa



U.O. N. 4

Settore Pianificazione, Paesaggio e GIS

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

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

**Rif. VIA Nazionale: ID 5359**

**Rif. "S.I.L.V.I.A." di Regione Lombardia: VIA0198-MA**

Premesso che:

- con nota n. 61507 del 24/06/2020, acquisita al prot. n. 49736/MATTM del 30/06/2020, ENAC ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale per il Masterplan 2035 dell'aeroporto di Milano Malpensa, ai sensi dell'art. 23 del d.lgs 152/2006 e ss.mm.ii, comprensiva di valutazione di incidenza di cui al DPR 357/97;
- con note pervenute da Ministero (nota ns prot. 6321 del 08/07/2020) e Regione Lombardia (nota prot. T1.2020.0027349 del 08.07.2020 ns. prot. n.6385 del 08/07/2020), è stata richiesta agli Enti l'espressione del parere di competenza nell'ambito della procedura in oggetto;
- la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, con nota prot. n. 1877/CTVA del 12/04/2021 ha comunicato al Ministero, anche sulla base delle richieste pervenute dagli Enti territoriali coinvolti (Regione Lombardia, Regione Piemonte, Provincia di Novara, Provincia di Varese e Parco del Ticino), la necessità di acquisire approfondimenti relativi alla documentazione già presentata da ENAC;
- con nota prot. 40148 del 19/04/2021 il MITE ha richiesto a ENAC suddetta documentazione integrativa e concesso con nota prot. 52991 del 18/05/2021 proroga di 150 giorni per la consegna della stessa, a seguito di richiesta di ENAC con nota n. 53830 del 13/05/2021;
- con nota n. 125849 del 3/11/2021, ENAC ha trasmesso la documentazione integrativa di approfondimento, comprensiva, in considerazione della consistenza delle integrazioni fornite, di un nuovo avviso al pubblico del deposito delle stesse, al fine di riaprire la consultazione del pubblico;
- con nota prot. 126246 del 16/11/2021 il Ministero ha richiesto agli Enti competenti la trasmissione del parere di competenza.
- con nota prot. 110757 del 18/11/2021 (ns prot 11671 del 19/11/2021) Regione Lombardia ha richiesto agli Enti competenti di esprimere il parere di competenza ai fini della conclusione del procedimento ai sensi dell'art. 11 della L.R. 5/2010 per l'espressione del parere regionale al Ministero della Transizione Ecologica.

Precisato 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".
- in un raggio di 13 Km dal sedime aeroportuale sono presenti vari siti della Rete Natura 2000 e pertanto, ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., la procedura comprende la procedura di Valutazione di Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997.

Richiamata integralmente la nota di richiesta integrazioni trasmessa dal Parco in data 16/09/2020 prot. 8379/2020.

## Descrizione Masterplan 2035

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

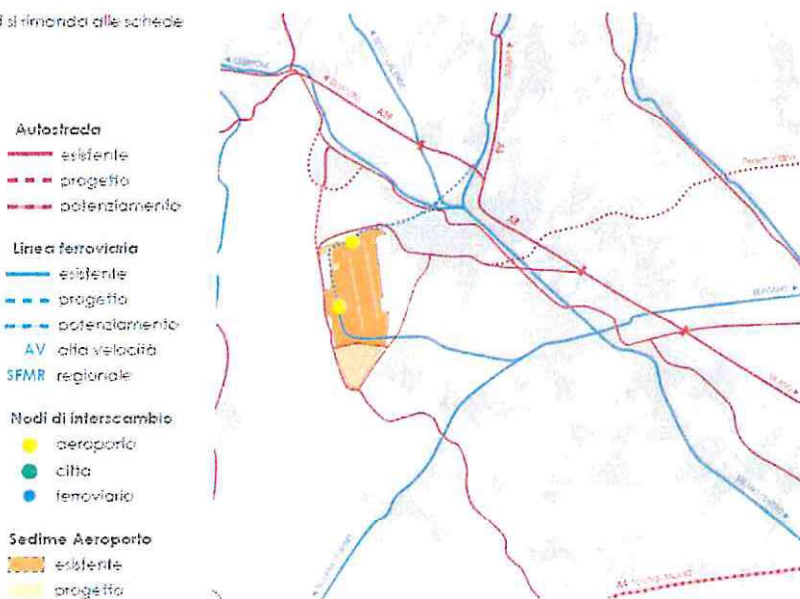
**Il Masterplan (o Piano di Sviluppo) aeroportuale rappresenta l'unico strumento di previsione, pianificazione e programmazione degli interventi di sviluppo di un aeroporto** riconosciuto dalla normativa vigente ed è propedeutico alla realizzazione delle opere realizzate all'interno dei sedimi aeroportuali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

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

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

All'interno del Piano Nazionale degli Aeroporti, così si legge, le strategie di rafforzamento di Malpensa sono legate sia allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali che garantiscano adeguate capacità in relazione ai rilevanti flussi di traffico attesi nel medio e breve periodo sia allo sviluppo di sistemi di collegamento terrestri che rafforzino e valorizzino il legame con il territorio circostante, soprattutto con il principale sistema fieristico europeo.

si rimanda alle schede



Tra gli assi di intervento all'orizzonte temporale del 2025 sono indicati

Asse d'intervento	Data inizio	Data fine	Competenza	*Costo (M. di €)	Fonte di Finanz.	Stato finanz.	Stato avanzam.	Documento di programmazione di riferimento	
<b>I. Infrastrutture aeroportuali</b>									
1.1	Nuovo pista di volo, taxiway e piazzali	2012	2025	ISEA	€ 237,00	ISEA	100%	Planificatore	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.2	Cargo city	2014	2025	ISEA	€ 277,00	ISEA		Planificatore	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.3	Acquisto aree di delimitazione e anelli vari	2014	2025	ISEA	€ 157,70	ISEA		Planificatore	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.4	Ampliamento Terminal 1, catenille e riconfigurazione Terminal 2	2017	2025	ISEA	€ 372,00	ISEA		Planificatore	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.5	Tunnel di collegamento Terminal 1, catenille e passerelle mover	2017	2025	ISEA	€ 225,00	ISEA		Planificatore	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.6	Adeguamento accessibilità Terminal 1	2017	2025	ISEA	€ 33,00	ISEA		Planificatore	Master Plan di sviluppo aeroportuale
1.7	Parcheggio municipale Terminal 1	2020	2025	ISEA	€ 41,40	ISEA		Planificatore	Master Plan di sviluppo aeroportuale

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

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

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

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

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

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

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

- individuare l'ottimale assetto funzionale/distributivo delle attività insistenti sul "lato terra" e sul "lato aria" dell'aeroporto, puntando ad un **uso sempre più razionale, efficace ed efficiente delle strutture e degli spazi già disponibili**;
- garantire all'interno del sedime aeroportuale esistente **lo sviluppo delle attività operative correlate al traffico passeggeri**, riprendendo ed attuando secondo le effettive necessità le indicazioni di intervento già contenute nel vigente Piano di Sviluppo;
- **ridurre quanto più possibile l'utilizzo di aree esterne al sedime, limitandosi a quanto necessario per fronteggiare la prevista futura crescita del traffico merci**, attraverso la realizzazione di un nuovo piazzale per la sosta degli aeromobili (elemento urgente e indispensabile visto il forte sviluppo



previsto su Malpensa per i "courier" e l'attivazione di nuovi segmenti di mercato quali i voli specificamente dedicati all'attività di "e-commerce") e di alcuni edifici destinati all'allestimento e al disallestimento dei carichi, opportunamente collegati alla viabilità di accesso stradale e alle infrastrutture air-side;

- **individuare soluzioni che, pur adeguate a fronteggiare le esigenze di sviluppo espresse dallo scalo, tengano in debita considerazione anche la necessità di limitare quanto più possibile le diverse forme di impatto sul territorio circostante** (oltre al già citato aspetto del consumo di suolo esterno ai limiti del sedime attuale, anche per quanto riguarda altri fondamentali aspetti quali il disturbo da rumore, l'inquinamento atmosferico, le ricadute sul sistema idrico, ecc.).
- **prevedere interventi mirati di ampliamento e riqualifica dei due terminal passeggeri** finalizzati ad incrementare la capacità dei diversi sottosistemi funzionali in ciascuna fase di masterplan e adeguati a gestire i volumi di traffico attesi.

Le proposte di intervento del Masterplan 2035 si basano su **previsioni di traffico che tengono in considerazione i dati registrati nell'aeroporto fino al 2018, aggiornate a seguito di richiesta di integrazioni, tenendo conto degli effetti causati dall'emergenza sanitaria legata alla pandemia Covid-19** e considerando anche i volumi e le caratteristiche del traffico registrati presso l'aeroporto di Malpensa nel 2020.

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

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

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

Gli interventi previsti dal Masterplan 2035 sono di seguito elencati

## **1. TERMINAL**

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

## **2. EDIFICI VARI**

- 2.01 - AREA SVILUPPO OFFICINE E DEPOSITO MEZZI
- 2.02 - HANGAR VELIVOLI AVIAZIONE GENERALE
- 2.03 - HANGAR ENTI DI STATO
- 2.04 - NUOVI UFFICI PRESSO HANGAR MANUT. AA/MM
- 2.05 - AREE LOGISTICHE IMPRESE DI COSTRUZIONE
- 2.06 - RISTRUTTURAZIONE EDIFICIO EX MERCI A NORD
- 2.07 - HANGAR MANUTENZIONE AEROMOBILI (1° LOTTO)
- 2.08 - EDIFICI LANDSIDE DI SUPPORTO E UFFICI (1° LOTTO)
- 2.09 - EDIFICIO LANDSIDE DI SUPPORTO
- 2.10 - HANGAR MANUTENZIONE AEROMOBILI (2°LOTTO)
- 2.11 - AMPLIAMENTO SIMULATORE DI VOLO ANSETT
- 2.12 - EDIFICI LANDSIDE DI SUPPORTO E UFFICI (2°LOTTO)

- 2.13 - RICOLLOCAZIONE ISOLA ECOLOGICA
- 2.14 - AIRPORT CITY - SMART MOBILITY AREA
- 2.17 - CENTRALIZZAZIONE PRODUZIONE ACQUA REFRIGERATA T2
- 2.18 - EDIFICIO DI SERVIZIO E RICOVERO MEZZI HANDLERS
- 2.19 - AIRPORT CITY - HOTEL, OFFICE PARK, ECC
- 2.20 - HEADQUARTER SEA
- 2.21 - AMPLIAMENTO HOTEL MOXI
- 2.22 - AIRPORT DOG RESORT
- 2.23 - EDIFICI DI SUPPORTO LANDSIDE CARGO (MODULO 1)
- 2.24 - EDIFICI DI SUPPORTO LANDSIDE CARGO (MODULO 2)
- 2.25 - EDIFICIO DI SUPPORTO LANDSIDE CARGO (MODULO 3)
- 2.26 - NUOVO SERBATOIO DEPOSITO CARBURANTE

### **3. INFRASTRUTTURE DI VOLO**

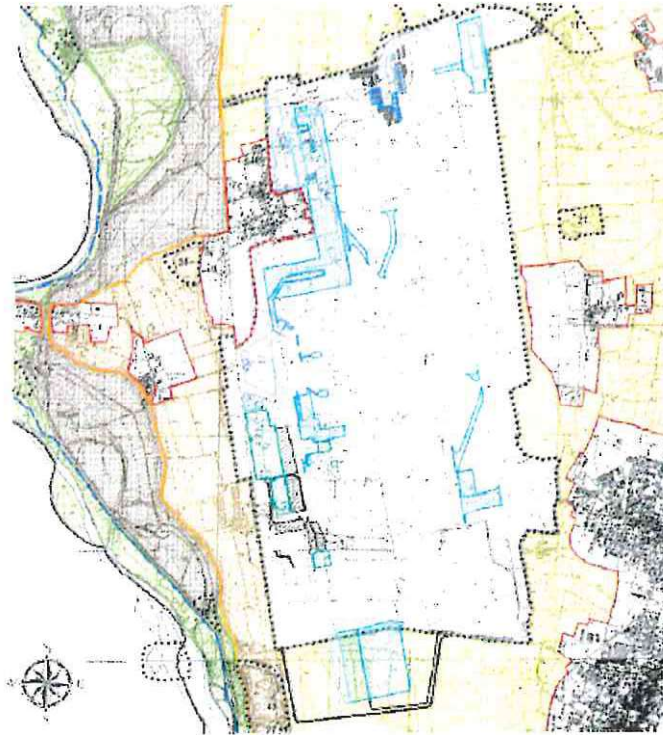
- 3.01 - NUOVO PIAZZALE CARGO (1°LOTTO)
- 3.02 - NUOVO PIAZZALE CARGO (2° LOTTO)
- 3.04 - PIAZZALE MANUTENZIONE AA/MM NORD-EST
- 3.05 - NUOVO PIAZZALE NORD-OVEST (INCLUSA AREA ENTI)
- 3.06 - RADDOPPIO TAXIWAY CA
- 3.07 - NUOVA RAPID EXIT TAXIWAY 1 (verso ovest)
- 3.08 - SISTEMAZIONE AREA PIAZZALE 4°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

### **4. AREA MERCI E SERVIZI AEROPORTUALI**

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

### **5. PARCHEGGI - VIABILITA'**

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



Esaminata la documentazione di progetto, lo studio di impatto ambientale e studio di incidenza, nonché l'ulteriore documentazione integrativa si partecipano le seguenti osservazioni.

## **OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

### **QUADRO PIANIFICATORIO**

- **VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VAS DEL PIANO AEROPORTUALE**

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

Con riferimento all'art. 6 e art. 3 ter del Dlgs 152/2006, con la nota di richiesta integrazioni, si è chiesto di dare riscontro al rispetto delle previsioni normative sopra richiamate, che presuppongono in linea generale, l'assoggettabilità del piano di sviluppo aeroportuale a procedura VAS, quale procedura autonoma, preliminare alla VIA, o integrata nella procedura VIA stessa.

Su tale punto nelle integrazioni si afferma che, come chiarito anche a livello giurisprudenziale, il Piano di Sviluppo Aeroportuale è da assimilare al "progetto dell'Aeroporto" e risulterebbe assoggettabile alla procedura di VIA ravvisandosi la sua natura di "progetto di opera pubblica".

### **OSSERVAZIONI**

La giurisprudenza ha effettivamente chiarito che il Piano di sviluppo di un aeroporto – in quanto strumento complesso che individua le principali caratteristiche di adeguamento e potenziamento di ciascuno scalo, tenendo conto delle prospettive di sviluppo dell'aeroporto, delle infrastrutture, delle condizioni di accessibilità e dei vincoli sul territorio in un ampio orizzonte temporale – non consente di redigere immediatamente la progettazione definitiva di tutti i singoli sottosistemi infrastrutturali e che, comunque, tale livello di

progettazione non è più richiesto, dopo le modifiche apportate dal d.lgs. n. 104 del 2017, per la generalità delle opere e degli interventi sottoposti a VIA; per tale ragione, quindi, è stato osservato che i Masterplan aeroportuali, proprio per il loro livello di dettaglio, possono essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale.

Tali conclusioni, tuttavia, non comportano l'automatica esclusione del Piano dalla procedura VAS.

A riguardo, si segnala che per quanto concerne i rapporti tra VIA e VAS, il Consiglio di Stato ha approfonditamente analizzato la questione con riferimento al Masterplan dell'aeroporto di Firenze (cfr. sentenza n. 1164 del 13.02.2020), affermando che *"in base all'attuale quadro normativo, interno ed europeo, l'effettuazione di un procedimento di VAS sulla programmazione territoriale (PIT regionale) o settoriale (Piano nazionale degli aeroporti) non è un presupposto di legittimità della VIA (trattandosi di subprocedimenti autonomi e non collegati da vincolo giuridico di presupposizione), è **tuttavia innegabile che l'esistenza di un coerente quadro programmatico costituisca un fattore positivo ai fini della valutazione ambientale e che, viceversa, l'assenza di una valutazione strategica debba essere ragionevolmente considerata, quantomeno, quale elemento "critico".***

Con la medesima pronuncia, il Supremo Consesso ha poi evidenziato che l'esenzione dalla VAS prevista dall'art. 6, comma 12, del d.lgs. n. 152/2006, ha ragion d'essere solo *"laddove il singolo progetto importi varianti relative alla sola ubicazione dell'impianto potenzialmente pregiudizievole per l'ambiente nell'ambito territoriale considerato dallo strumento pianificatorio di settore"*, non essendo, per contro, *"consentito apportare alla pianificazione settoriale alcuna modifica della destinazione di un sito in esso compreso, attraverso il rilascio in sede di esame di singoli progetti di autorizzazioni concernenti attività antropiche estranee al novero di quelle considerate nella prodromica attività di pianificazione"*.

In sostanza, **modifiche alla pianificazione attraverso scelte progettuali non prefigurate dalla prima possono essere legittimate dalla valutazione di impatto ambientale, senza la necessità di rinnovare quella ambientale strategica, solo se dette modifiche abbiano carattere "esclusivamente localizzativo"** mentre, per contro, *"non è consentito apportare alla pianificazione settoriale alcuna modifica della destinazione di un sito in esso compreso, attraverso il rilascio in sede di esame di singoli progetti di autorizzazioni concernenti attività antropiche estranee al novero di quelle considerate nella prodromica attività di pianificazione. Pur rispondendo alla medesima logica, la valutazione ambientale strategica e quella di impatto ambientale si collocano in snodi differenti dell'esame delle possibili ricadute sull'ecosistema di attività potenzialmente nocive: la prima attiene alla verifica dei possibili impatti derivanti dall'attuazione di piani, mentre la seconda è circoscritta al singolo progetto. Conseguentemente, la prima sarebbe vanificata laddove possano essere apportate variazioni connesse ad attività non considerate"*.

Pertanto, nel caso dell'aeroporto fiorentino, il Consiglio di Stato ha così concluso: *"poiché il Masterplan contempla opere di considerevole impatto ambientale [...] l'assenza di una valutazione strategica del piano territoriale che costituisce il "quadro di riferimento" per la relativa approvazione (ai sensi dell'art. 6 della l. n. 152 del 2016), doveva essere logicamente considerata non già un fattore neutro, come ritenuto dalla Commissione VIA, bensì un fattore obiettivamente critico, se non ostativo, ai fini dell'approvazione del Masterplan"*.

Nel merito puntuale, si osserva che:

- il **Piano Nazionale degli Aeroporti** include per l'aeroporto di Malpensa tra le voci di intervento "nuova pista di volo" e "cargocity" nonché un'indicazione di modifica del sedime aeroportuale; nel Piano è previsto il *Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Milano Malpensa, attraverso l'ampliamento di terminal e piazzali e la realizzazione di una terza pista parallela e del relativo sistema di vie di rullaggio entro il 2020.* Sempre nel Piano nazionale si legge: *Le strategie di rafforzamento di Malpensa sono legate sia allo sviluppo*

delle infrastrutture aeroportuali che garantiscano adeguate capacità in relazione ai rilevanti flussi di traffico attesi nel medio e breve periodo, sia allo sviluppo di sistemi di collegamento terrestri. Gli interventi ritenuti prioritari per il nodo strategico di Malpensa sono così individuati:

- collegamento ferroviario tra terminal 1 e terminal 2;
- l'accessibilità ferroviaria "da nord";
- la nuova tratta ferroviaria Arcisate-Stabio di collegamento tra Mendrisio/Lugano e Varese;
- il potenziamento della linea ferroviaria Novara-Malpensa-Saronno- Seregno;
- il potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate e il raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa;
- il collegamento stradale Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, compresi la variante della SS494 ad Abbiategrasso e il nuovo ponte sul Ticino;
- la variante alla SS341 tra Vanzaghello/SS527 e Samarate/SS341;
- la variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate

- nel Piano nazionale degli aeroporti non è esplicitamente indicata la previsione di ampliamento di Cargo City.

- la **pianificazione regionale** non contempla l'espansione di Malpensa al di fuori del proprio sedime, né all'interno del PTR né tra le previsioni del PRMT, e 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 sovregionale (SO1). Né l'ampliamento ricade tra le previsioni del PTCP di Varese.

**A fronte di quanto sopra, si ritiene che quantomeno a livello regionale, la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del quadro pianificatorio di riferimento non abbia valutato le previsioni di ampliamento dell'attuale Masterplan al di fuori del proprio sedime e che pertanto questo costituisca elemento "critico" per la procedura di VIA in essere, tanto da richiedere la rinnovazione della procedura di VAS degli strumenti di pianificazione.**

#### • VERIFICA DEL QUADRO PRESCRITTIVO DERIVANTE DAL DPCM 13 DICEMBRE 1999

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

Rispetto alla verifica dell'attuazione di tali interventi e al quadro prescrittivo a cui si fa riferimento, erano stati richiesti adeguati approfondimenti nonché la verifica dello **stato di attuazione di quelle misure di mitigazione e monitoraggio a cui è stato subordinato lo sviluppo dell'aeroporto.**

Con le integrazioni è stato predisposto lo specifico documento "Sintesi delle attività svolte relative alle indicazioni riportate nel DPCM del 13 dicembre 1999 c.d. "Decreto D'Alema".

#### **OSSERVAZIONI**

In relazione a quanto effettuato in termini di adempimenti al DPCM del 13 dicembre 1999 c.d. Decreto D'Alema, per quanto riguarda il verde era stata richiesta: la realizzazione di una fascia forestale di protezione (durata: 3 anni gennaio 2000/dicembre 2003) e il monitoraggio del danno forestale (durata: otto mesi aprile/dicembre 2000).

**La realizzazione della fascia forestale di protezione non è mai avvenuta, ma nelle integrazioni si sostiene che gli adempimenti di SEA avrebbero soddisfatto quanto richiesto dal DPCM del 13 dicembre 1999 attraverso la redazione del Piano del Verde di Malpensa 2000. Si badi bene, non con la realizzazione degli interventi identificati nel Piano, ma solo con la "redazione" del Piano stesso.**

**Questo artificio verbale non può ovviamente essere ritenuto sufficiente per raggiungere gli obiettivi cui il Decreto subordinava il "trasferimento dei voli da Linate a Malpensa", ovvero la "attivazione di una serie di iniziative volte a mitigare e controllare l'impatto ambientale "al di sotto di quello rilevato" a seguito della procedura di VIA".**

Si evidenzia inoltre che il Piano è stato redatto tra il 1996 ed il 2000, così come le opere che le integrazioni ad esso si ascrivono (pag. 17), quindi non possono essere quelle prescritte nel dicembre 1999.

In ogni caso, i pur limitati interventi indicati nella tabella 2, di seguito allegata, sono in gran parte stati realizzati da soggetti terzi quali ANAS, Demanio militare, Privati, spesso in collaborazione o direttamente a cura del nostro Ente, quali **doverose compensazioni di altre opere e infrastrutture**, come previsto dalle normative vigenti (norme sul paesaggio, legge forestale, applicazione di vincoli aeronautici, d.lgs 227/2001, PTC del Parco), quindi non direttamente ricollegabili all'aerostazione in se, quanto semmai all'intero quadro territoriale.

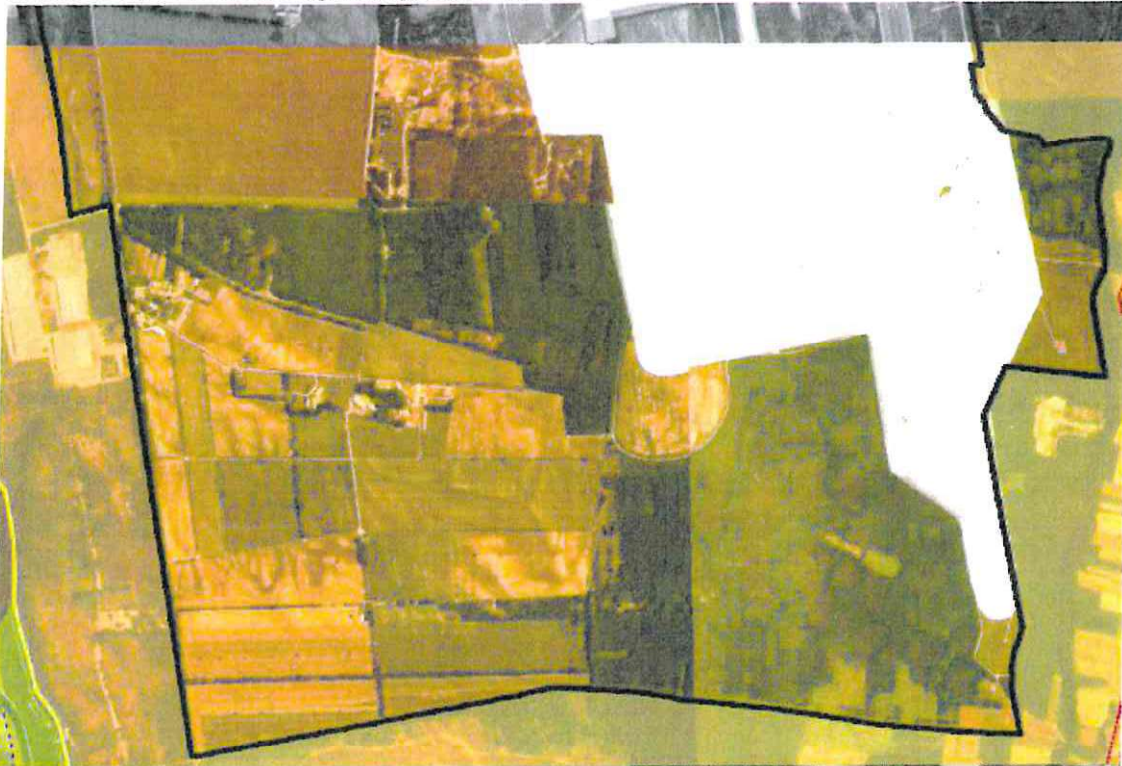
Alcuni "interventi" sono il mantenimento di uno stato di fatto (salvaguardia dei boschi, gestione dei boschi vincolata all'esercizio aeroportuale) mentre solo alcuni interventi interni al sedime (realizzazione di filari e mascheramenti, miglioramento paesaggistico delle aiuole) possono rappresentare realizzazioni concrete.

Interventi proposti	Competenza/proprietà	Stato di attuazione
Area deposito Carburanti -Interventi di mascheramento delle infrastrutture	SEA	l'intervento è stato realizzato direttamente da ERSAF e finanziato da SEA
Strada Statale 336 -Interventi di rinverdimento banchine stradali	ANAS	Intervento realizzato dalla stessa ANAS sulla base di un progetto condiviso con il Parco del Ticino
Ingresso Malpensa nord -Miglioramento paesaggistico delle aiuole	SEA	Intervento realizzato direttamente da ERSAF e finanziato da SEA
Zona di Cascina Malpensa - Salvaguardia dei boschi esistenti	SEA/Demanio Militare	I boschi a tutt'oggi esistenti sono stati salvaguardati
frazione Case Nuove -Mascheramento dell'aeroporto con rilevati di terra	SEA	lungo il perimetro aeroportuale, in prossimità dell'abitato sono stati realizzati rilevati inerbiti e piantumati.
Svincoli Malpensa Ovest 336 -Scarpate rinverdate ed alberate	ANAS	Intervento realizzato da ANAS sulla base di un progetto condiviso con il Parco del Ticino
Zona agricola ad Est di Vizzola Ticino - Mantenimento dell' uso attuale con riqualificazioni di siepi e filari	Comune / Privati	Gli interventi rientrano tra le opere di compensazione e mitigazione del Trade Center, intervento previsto dal Piano Territoriale d'Area Malpensa
Area ex Carcere Bellaria -Nuovo scalo merci-Interventi di rimboscimento per una fascia larga 150 mt. lungo SP 52	SEA	All'interno del Sedime aeroportuale sono state realizzate fasce boscate lungo il tracciato della Sp 52
SP 14 -rinverdimento delle aiuole in fregio alla pista ciclabile e area di sosta con panchine e tavolini presso Chiesa di S. Maria	SEA/Parco del Ticino	SEA, in accordo con il Parco del Ticino, ha realizzato sia l'inerbimento dell'aiuola a protezione della pista ciclabile sia l'area di sosta attrezzata.
Case Nuove -Interventi di migliorie forestali sulle superfici boscate e sistemazione dell'area dello svincolo	Parco del Ticino/Privati ANAS	La sistemazione dello svincolo è stata effettuata da ANAS nel corso dei lavori della 336 sulla base di un progetto condiviso con il Parco del Ticino
Demanio Militare - Migliorie forestale per il recupero dei boschi	Demanio Militare	Riqualificati alcuni tratti interferita di vincoli aeronautici.
Zona sud dell' Aeroporto - Governo a ceduo dei boschi esistenti in relazione ai vincoli aeronautici	Privati/ Demanio Militare	Le aree vengono governate in relazione alla loro crescita per garantire il rispetto dei vincoli derivanti dalle norme per la sicurezza del volo

Tabella 2 Sintesi degli interventi del Piano Verde con specifico riferimento a fasce ed aree boschive

Oltre agli effetti dell'aumento del traffico aereo e del traffico indotto, l'impatto ambientale per la realizzazione di Malpensa 2000 è stato molto rilevante, ad esempio **sono state trasformate amplissime**

**fasce di bosco e di brughiera (anche solo prudenzialmente possiamo stimarle in 40 ettari di bosco e 60 ettari di brughiera), oltre ad estese aree coltivate.**



Ortofoto TEM -1 - 1980



Ortofoto 1999-2000

Quindi il Piano del Verde di Malpensa 2000, doveva proporre qualcosa di confrontabile con un impatto di questa dimensione.

Con ogni evidenza non può essere ritenuto comparabile l'elenco di interventi citati nelle integrazioni, limitate al sedime aeroportuale (nel Piano chiamata zona di riqualificazione paesaggistica), con quanto indicato nel Piano del Verde.

Per la verità, nemmeno le opere a verde interne sono state interamente realizzate, ad esempio a fronte di una previsione di rimboschimenti su una fascia larga 150 m lungo la s.p. 52 nell'area dell'ex carcere Bellaria, sono state realizzate alcune "fasce boscate lungo la s.p. 52".

**Né possono essere ritenuti sufficienti i miglioramenti forestali citati, realizzati da ERSAF come progetto pilota, dietro finanziamento regionale:**

- Recupero e miglioramento (Migliorie Forestali) di 80 ha di bosco;
- Realizzazione di percorsi, sentieri e segnaletica per circa 14 Km;
- N.6 progetti finalizzati alla Valorizzazione del territorio ed educazione ambientale nonché allo sviluppo dell'offerta agrituristica

La forza degli interventi proposti dal "Piano del Verde di Malpensa 2000" del 1996 era di tutt'altra portata, queste le previsioni:

- Rimboschimenti 219 ettari;
- Migliorie Forestali 470 ettari;
- Arredo-Parco 2.700 mq;
- Opere per fruizione ricreativa 5 ettari;
- Opere di Arredo Verde 55 ettari;
- Opere di Ingegneria naturalistica 28.000 mq
- Opere di mascheramento 27.000 mq;
- Conservazione della Brughiera 131 ettari.

Né può essere chiamata in causa per la mancata realizzazione degli interventi, il fatto che questi si sarebbero dovuti realizzare su proprietà e per iniziativa di soggetti terzi: il Piano del Verde nella realtà non è stato attuato.

**Solo il corretto recepimento delle misure previste dal DPCM 1999 avrebbe legittimato lo stato attuale di sviluppo dell'aeroporto.** Tale "dinamica" si potrebbe replicare tal quale anche per il nuovo Masterplan 2035. **Inoltre, il progetto in esame propone interventi di mitigazione relativi alla zona di brughiera a sud dell'aeroporto per un totale di 108 ha, mentre già il piano del verde prevedeva azioni di "Conservazione della Brughiera" per una superficie pari a 131, mai realizzati .**

Sul così chiamato "**monitoraggio del danno forestale**", le integrazioni, viceversa, riportano correttamente come siano stati effettuati negli anni numerosi studi di cui spesso si è fatto carico il Parco, con finanziamento di Regione Lombardia.

Si omette tuttavia di ricordare che molti di questi studi ("valutazione della qualità dell'aria mediante campionatori puntiformi passivi" – "monitoraggio dello stato di salute della vegetazione boschiva mediante telerilevamento", "la migrazione degli uccelli nella valle del Ticino e l'effetto di Malpensa" "monitoraggio della componente ecosistemi dell'area di Malpensa" ...) hanno messo in evidenza come nelle aree circostanti l'aerostazione si registrino i maggiori livelli di stress per la vegetazione forestale, livelli di inquinamento dell'aria tra i più elevati, le maggiori criticità per le migrazioni degli uccelli e le maggiori criticità per gli ecosistemi e la connessione ecologica.

A titolo di esempio si riportano due mappe, elaborate dall'Università Cattolica di Brescia nell'ambito dello Studio di Area vasta Malpensa (Eupolis Lombardia, 2013) che mostrano le zone di criticità della vegetazione per l'ozono e gli NOx facendo rilevare che vi sono "zone di particolare criticità agli ossidi di azoto nei comuni di Casorate Sempione e Cardano al Campo, dove i boschi di latifoglie più sensibili sono sottoposti alle maggiori concentrazioni di ossidi di azoto. **Altre aree critiche, anche se di estensione minore, sono localizzate nei dintorni dell'aeroporto di Malpensa, immediatamente a sud e nella zona tra l'aeroporto e il fiume Ticino**", affermando che "le mappe di rischio, fornendo un'idea delle zone a maggior criticità per la vegetazione rispetto a diversi inquinanti, **possono quindi essere impiegate** per scopi di pianificazione e gestione delle risorse, per determinare ad esempio aree dove posizionare



campionatori per il monitoraggio, o per vincolare determinate zone rispetto a interventi di tipo infrastrutturale o conservazionistico”.

Figura 20.8 - Mappa di criticità della vegetazione per gli ossidi di azoto

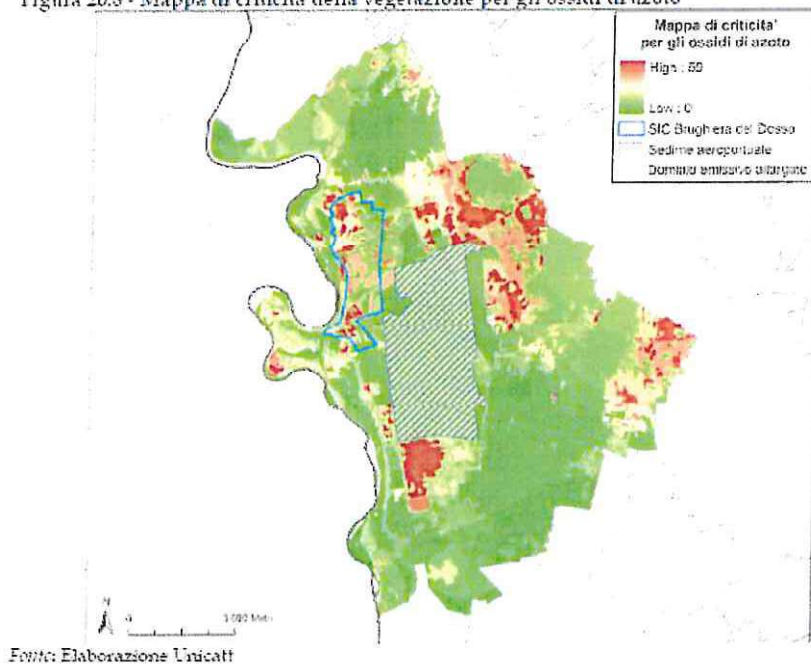
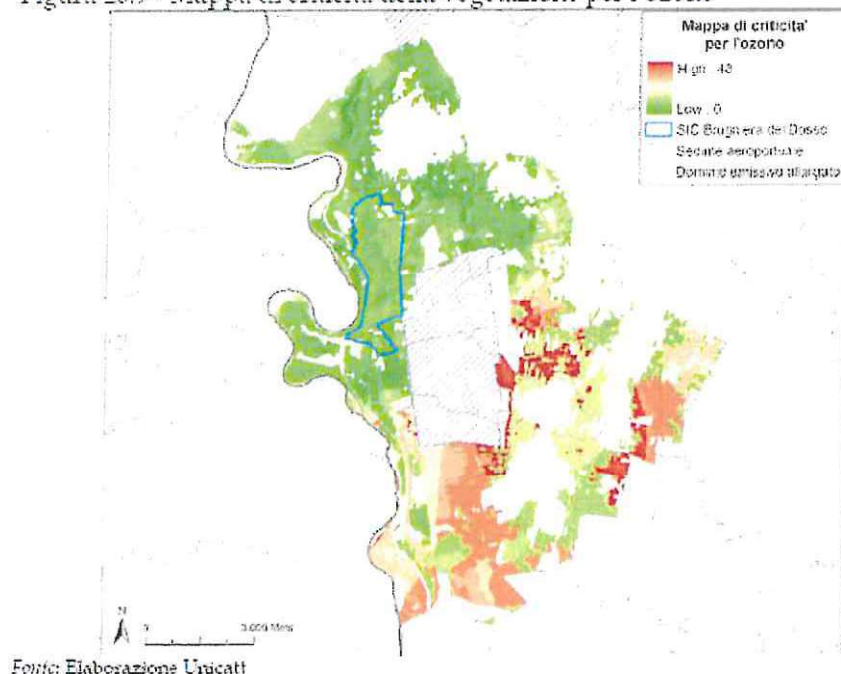


Figura 20.9 - Mappa di criticità della vegetazione per l'ozono



Tali evidenze suggerivano e suggeriscono di mantenere e rafforzare gli ecosistemi naturali e le loro capacità di esercitare un "biofiltro" nell'intorno dell'aeroporto, che sarebbero garantite da alternative diverse da quella proposta dal Masterplan.

**In conclusione, si evidenzia che quanto prescritto dal Decreto DPCM del 13 dicembre 1999 non è stato ottemperato e che non si possa nemmeno considerare, in questo scenario di inadempienza delle misure di compensazione e mitigazioni ambientali legate al precedente sviluppo aeroportuale, un ulteriore potenziamento e ampliamento dell'aeroporto con le ricadute ambientali che ne conseguirebbero. Peraltro in un contesto in cui già gli studi condotti rilevano condizioni di criticità ambientale non compensate allo stato attuale.**

• **DISAMINA DELLA COERENZA DEL PIANO RISPETTO AGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELLE AREE PROTETTE E ALLE PREVISIONI DI RETE ECOLOGICA AI DIVERSI LIVELLI DI PIANIFICAZIONE**

Nella relazione generale al cap. 4 Inquadramento urbanistico" e nello studio di impatto al cap. "Quadro pianificatorio di intervento", tra gli strumenti di pianificazione sovralocale non viene né citato né esaminato in una sezione specifica in termini di coerenza, il Piano Territoriale di coordinamento del Parco del Ticino.

Con le integrazioni al quadro programmatico si è richiesto di considerare nella disamina le previsioni del PTC del Parco naturale del Ticino (DCR 919/2003) e del Parco regionale (DGR 5983/2001) con riferimento agli obiettivi di tutela vigenti e a quanto previsto dall'art. 25 bis, pur facente riferimento al Piano d'area ormai scaduto, nonché verificare quanto previsto dai Piani di settore e Regolamenti vigenti.

Nelle integrazioni presentate, il documento si limita a richiamare i contenuti del PTC del Parco regionale approvato con DGR 5983/2001 e il Piano Settore Boschi. Non viene considerato – se non come richiamo - il PTC del Parco naturale e il Piano d'area del Parco piemontese del Ticino. Vengono richiamati i riferimenti ai Piani di gestione dei Siti natura 2000 interferiti.

**OSSERVAZIONI**

Si prende atto che almeno a livello descrittivo, è stata recepita la richiesta di integrazione, ma limitandosi al richiamo alle norme vigenti, senza dar conto della coerenza del Masterplan con le previsioni e gli obiettivi di Piano. **A tal proposito si evidenzia che le previsioni di ampliamento esterne al sedime aeroportuale non sono coerenti né con gli obiettivi generali di tutela di cui all'art. 1 del PTC né con quelli dell'art. 9, che disciplina le aree ricadenti in Ambito Agricolo e Forestale in cui ricadrebbe l'area Cargo proposta. Né risulta dimostrato il rispetto degli obiettivi di cui al successivo art. 25 relativo ai progetti di nuove infrastrutture.**

• **PREVALENZA DELLE PREVISIONI PROGETTUALI RISPETTO AGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DEL PARCO**

L'art. 20 c. 4 della LR 12/2005 prevede che "Le previsioni del PTR concernenti ... la realizzazione di prioritarie infrastrutture e di interventi di potenziamento ed adeguamento delle linee di comunicazione e del sistema della mobilità, nonché inerenti all'individuazione dei principali poli di sviluppo regionale e delle zone di preservazione e salvaguardia ambientale, espressamente qualificate quali obiettivi prioritari di interesse regionale o sovregionale, prevalgono sulle disposizioni dei piani territoriali di coordinamento dei parchi regionali di cui alla l.r. 86/1983, non costituenti parchi naturali o aree naturali protette secondo la vigente legislazione."

Nell'elaborato INT.002 pag 10 così si legge: "*si evidenzia correttamente pertanto che l'aeroporto di Malpensa, pur essendo citato nel par. 1.5.6 del Documento di piano, non è ricompreso come intervento "progettuale" nella sezione Strumenti Operativi – Obiettivi prioritari di interesse regionale e sovregionale (SO1)*".

**OSSERVAZIONI**

**A fronte di quanto sopra le previsioni di sviluppo aeroportuale, non configurandosi quali obiettivi prioritari di interesse regionale o sovregionale, non prevalgono sulle disposizioni del Piano territoriale di coordinamento del Parco.**

Evidentemente essendo decaduto il Piano d'Area Malpensa, approvato con LR 10/99 anche le previsioni ivi contenute non possono essere più considerate come prevalenti sulle previsioni del PTC, ai sensi dell'art. 25 bis della D.G.R. 5983/2001.

**Pertanto le previsioni di ampliamento del sedime aeroportuale all'esterno di quella che è già la perimetrazione del PTC dell'aeroporto, sono in contrasto con lo strumento di pianificazione vigente approvato con D.G.R. 5983/2001 e pertanto non compatibili con gli obiettivi di tutela dell'area protetta.**

Rispetto all'affermazione per la quale *"se le disposizioni normative del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino impongono il mantenimento della destinazione forestale della zona G1 all'interno della quale è previsto l'ampliamento dell'area cargo a sud dell'attuale sedime aeroportuale di Malpensa, è pur vero che detta soluzione di progetto, alla luce delle analisi delle alternative condotte nell'ambito dello SIA (P3 "L'intervento: Alternative e soluzione"), è risultata la migliore tra quelle ipotizzate, dal punto di vista tecnico-economico ed ambientale"*, rimandando alle considerazioni puntuali sui criteri e i risultati della valutazione delle alternative progettuali, si ritiene che tale considerazione non possa essere ritenuta sufficiente e adeguata a superare la non conformità con il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco.

• **VERIFICA DI COERENZA DEL MASTERPLAN CON GLI OBIETTIVI DEL PROGRAMMA MAB UNESCO – RISERVA DELLA BIOSFERA TICINO VAL GRANDE VERBANO**

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

Con le integrazioni è stato dedicato un paragrafo "descrittivo" a tale riconoscimento.

**OSSERVAZIONI**

Come su altre tematiche, lo studio di impatto ambientale, al fine di giustificare le previsioni di ampliamento dell'aeroporto e sostenerne la scarsa significatività, confronta le superfici di progetto con areali di vasta scala (per la perdita di brughiera l'estensione su scala regionale dell'habitat 4030 Lande secche europee, per le ricadute paesaggistiche l'intera estensione di 90.000 ha del Parco). Così nelle integrazioni si legge "L'aeroporto di Malpensa, vasto circa 1.220 ettari, occupa lo 0,36% di tale area, e l'area di espansione infrastrutturata lo 0,02%". **Tale dato esclusivamente numerico, non è chiaramente significativo né rilevante ai fini della valutazione.**

**Rispetto agli obiettivi del Programma MAB, nuovamente le affermazioni riportate nelle integrazioni sono discutibili e non condivisibili** laddove si afferma che l'espansione a sud dell'aeroporto consentirà il recupero e miglioramento di 119 ettari di habitat naturali circostanti, principalmente brughiere (funzione di conservazione), nonché di coniugare lo sviluppo economico e umano generando non solo reddito, ma sostenibilità socio-culturale ed ambientale nel lungo periodo (funzione di sviluppo). Inoltre si sostiene che SEA si sta già impegnando per una funzione logistica e di supporto anche ai fini di far avanzare

la comprensione dello sviluppo sostenibile, citando il progetto sperimentale in corso "Recupero e Riqualficazione della Brughiera di Lonate".

**Basare la sostenibilità ambientale e il perseguimento delle finalità del Programma MAB sull'attuazione di misure di compensazione che, per definizione stessa, devono essere previste a fronte del permanere di impatti non mitigabili e che non sarebbero necessarie in presenza di previsioni di potenziamento aeroportuale davvero in linea con i principi declamati di sostenibilità ambientale, non può pertanto essere condiviso.**

**Non si ritiene pertanto dimostrata la coerenza del Masterplan con gli obiettivi del Programma MAB Unesco e con i motivi istitutivi della Riserva stessa.**

• **PREVISIONI DI SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI MALPENSA ED IN PARTICOLARE DELL'AREA CARGO ALL'INTERNO DEL QUADRO PIANIFICATORIO NAZIONALE E REGIONALE**

Nel Piano nazionale Aeroporti i due scali di Milano Malpensa e Montichiari (entrambi in fase di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale nazionale) sono classificati come **scali con sviluppo correlato ovvero aeroporti il cui sviluppo di traffico, in ragione dei condizionamenti e delle relazioni esistenti all'interno dei bacini di utenza, deve essere correlato per rispondere con maggiore efficacia all'esigenza del territorio.**

Nel Piano Nazionale Aeroporti, Montichiari viene individuato come aeroporto di interesse nazionale e, inoltre, si legge (pag. 51):

*"Altri aeroporti, in considerazione delle piattaforme logistiche definite dal Piano Nazionale della logistica e dei distretti produttivi in cui operano realtà imprenditoriali che necessitano di sbocchi nel trasporto cargo, potranno assumere un ruolo strategico nel settore, come ad esempio, l'aeroporto di Brescia Montichiari nel bacino del Nord-Ovest, prevalentemente ad oggi destinato al trasporto postale e in grado di svolgere una funzione di supporto sia ai settori produttivi, sia al settore della grande distribuzione, in considerazione dell'ampia disponibilità di aree del sedime aeroportuale, ...".*

Nel Piano di Sviluppo Aeroportuale di Montichiari (attualmente in procedura VIA nazionale) si citano i seguenti piani che individuano l'aeroporto di Montichiari come possibile aeroporto con principali funzioni cargo (da pag. 50):

- il **"Piano Nazionale della Logistica 2011-2020"** (PNL), che, tra le tipologie analizzate, individua l'Aeroporto all-cargo. Gli aeroporti all-cargo possono generalmente contare su ampi spazi, poco traffico e buoni collegamenti con il territorio. Talvolta operano da scalo passeggeri per i voli low-cost. Spesso fungono da satelliti per altri aeroporti maggiori (Europort Vatry e Chateauroux per Parigi e Hahn per Francoforte), che "alleggeriscono" la base dalle linee cargo marginali o dai voli charter. **Lo scalo di Brescia è quello che più si avvicina alla tipologia all-cargo;**
- il **Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT)**, che, nella strategia per il trasporto aereo, individua gli indirizzi per il trasporto aereo a livello regionale mirano a **rafforzare l'integrazione del sistema lombardo** attraverso la specializzazione dei servizi offerti da ciascun aeroporto e l'apertura a **sinergie macro-territoriali (favorite anche da sinergie fra le società di gestione)**. I documenti programmatici a livello regionale guardano a:
  - Malpensa come gate intercontinentale
  - Linate come aeroporto per la sola domanda point-to-point business di Milano
  - Orio al Serio per la domanda turistica e collegamenti low cost
  - Brescia-Montichiari per il settore cargo

- **il Programma Regionale di Sviluppo (PRS)**, dove si indicano come priorità in tema di sistema aeroportuale la riconferma di Malpensa come aeroporto internazionale intercontinentale multivettore e centro del sistema aeroportuale lombardo, di Linate come city airport, di **Montichiari come riserva di capacità e per il trasporto merci**, di Orio al Serio come aeroporto per i voli low cost;
- **il PTR vigente**, che individua le infrastrutture, strategiche per il conseguimento degli obiettivi di piano, e tra le priorità sottolinea la necessità di promuovere lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, **riconoscendo un forte ruolo allo scalo di Montichiari (voli charter collegamenti regionali e cargo)**. Tra gli obiettivi di strategia regionale è inoltre sottolineata la necessità di affermazione dell'aeroporto di Malpensa come hub e lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, con l'articolazione dei differenti ruoli per gli scali: Linate (city airport di Milano), Orio al Serio (collegamenti low cost nazionali ed internazionali e courier), **Montichiari (voli charter e collegamenti regionali, cargo)**.

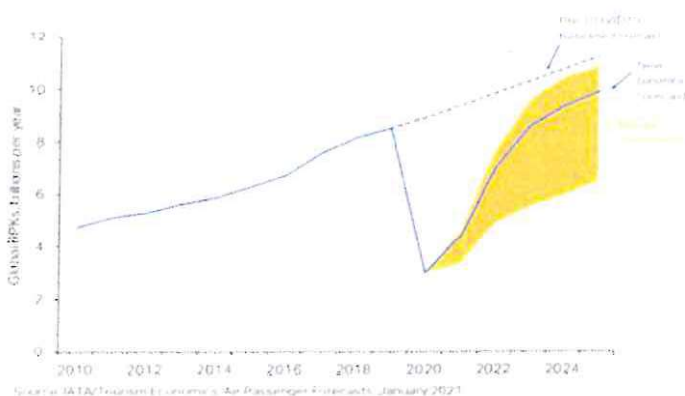
Nei documenti sopra richiamati, **l'aeroporto di Montichiari non è alternativo a Malpensa come aeroporto cargo, ma si punta a Montichiari come aeroporto dove sviluppare principalmente la parte cargo** (sia per l'infrastrutturazione con la presenza della linea AV, sia perché poco urbanizzata).

**Il Masterplan Malpensa non tiene conto dei possibili sviluppi dell'area cargo a Montichiari, che potrebbero modificare gli scenari di domanda attraverso una redistribuzione dei voli e delle merci sui due scali, rendendo quindi sovrastimate (almeno a livello teorico) le previsioni a sostegno dell'ampliamento di cargo city. A tal fine si ritiene che le effettive necessità di sviluppo aeroportuale a scala regionale, non possano prescindere da una valutazione comparata dei Piani di sviluppo dei due aeroporti (tenuto altresì conto che anche l'aeroporto di Montichiari è in fase VIA).**

### Quadro progettuale

#### • AGGIORNAMENTO SCENARI DI CRESCITA E STIME DI TRAFFICO

Con le integrazioni, sono state aggiornate le previsioni di traffico tenendo conto dei risultati registrati nell'aeroporto di Malpensa nel corso del 2020 e dei primi mesi del 2021. La pandemia da COVID-19 ha avuto un impatto dirompente sul trasporto aereo a livello globale e ciò ha reso evidentemente necessario un aggiornamento delle proiezioni di traffico, riportato nell'allegato 1 alle integrazioni del Master Plan. La revisione delle attese relative al trasporto passeggeri si basano su studi internazionali, secondo i quali il settore presenta una forte potenzialità di recupero a medio termine, soggetta però a notevoli fattori di incertezza che potrebbero determinare, alternativamente, il riallineamento delle curve di crescita ai valori tendenziali pre-COVID, ovvero a valori assai più limitati.



Possibili curve di ripresa del traffico passeggeri a livello mondiale, in termini di RPK  
Fonte: IATA

Adottando assunzioni simili, gli estensori del piano ottengono al 2035 un valore-base di circa 38 milioni di passeggeri/anno, di poco inferiore a quello stimato in epoca pre-COVID (40 milioni). Aumenta però leggermente la variabilità fra i valori dello scenario "best" e quello "worst". Questi ultimi si riducono a meno di 34 milioni di passeggeri/anno, con un incremento medio annuo pari a solo l'1% rispetto al picco di traffico registrato nel 2019.

Assai diversa è la situazione del settore cargo, che ha subito assai meno di quello passeggeri l'effetto della crisi. Per esso si ipotizzano scenari di crescita persino più elevati dei precedenti, con scenario base al 2035 attestato ad 1,10 milioni di t/anno, ed intervallo di variabilità compreso fra 0,96 (worst) e 1,23 (best) milioni di t/anno.

Di seguito la tabella di confronto tra le previsioni iniziali e le integrazioni.

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

### **OSSERVAZIONI**

In termini di movimenti aerei, le minori dinamiche del traffico passeggeri vengono più o meno compensate da quelle del settore cargo, con il risultato di proiezioni molto vicine alle precedenti: 278 mila operazioni/anno nello scenario-base, 312 mila in quello migliore, e 245 mila in quello peggiore: in quest'ultimo caso lo scalo si troverebbe, nel 2035, a gestire un traffico di aeromobili inferiore a quello registrato nel 2007.

Tali valori, peraltro, risentono delle differenti ipotesi avanzate in ordine ai coefficienti di riempimento degli aeromobili all cargo che, estrapolando l'effetto di contrazione dei servizi belly (trasporto merci su aeromobili destinati prevalentemente a servizi passeggeri) verificatosi durante la crisi pandemica, concentrano una quota crescente del traffico. **Ciò determina l'ipotesi che, all'orizzonte 2035 (scenario base), i voli all cargo raddoppino rispetto alle previsioni precedenti, passando da 15.001 unità a 33.724 unità. Ne deriva una anomala riduzione dei coefficienti di carico unitario, da 78,2 a 32,4 t/movimento, che non sembra essere pienamente argomentata dagli estensori dell'aggiornamento dello studio.**

- **DIMENSIONAMENTO AREA CARGO CITY**

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

Il valore di traffico cargo complessivo prevedibile per l'aeroporto di Malpensa viene utilizzato per fornire una stima del fabbisogno di spazio necessario a gestire le future attività cargo, ma nel determinarlo viene

utilizzato come parametro un livello di automazione (la capacità annua di movimentazione delle aree cargo per unità di superficie) medio-basso (pagg. 251-252 relazione generale) attorno ai 9/10 tonn/mq a fronte di un livello alto che può raggiungere le 17 tonn/mq.

Era stato richiesto di rivedere tale parametro, puntando ad un livello di automazione maggiore, così da riverificare e ridimensionare gli spazi necessari per l'ampliamento dell'area cargo.

Con le integrazioni il parametro è stato riconfermato, giustificandolo con il bilanciamento tra la produttività del settore "general cargo" e quella inferiore degli operatori "courier" e dell' "e-commerce".

## **OSSERVAZIONI**

Alla luce delle considerazioni riportate nelle integrazioni ed allo scopo di assicurare la massima flessibilità di gestione degli spazi cargo per tipologia di merce, automazione dei sistemi e destinazioni d'uso degli spazi stessi, per il dimensionamento si è considerato un parametro medio-basso, intorno alle 9÷10 t/m<sup>2</sup>/anno, che secondo gli estensori del Master Plan comporterebbe un fabbisogno di superficie aggiuntiva di magazzini per le merci pari a ca.120÷130.000 m<sup>2</sup>.

**Si osserva a tale proposito che il dimensionamento proposto riguarda in effetti l'intera superficie a magazzino e non la sola superficie aggiuntiva, in quanto il valore indicato corrisponde al fabbisogno per l'intero traffico stimato all'orizzonte 2035:**

*1.200.000 di t/anno : 9 t/m<sup>2</sup>/anno = 133.333 m<sup>2</sup>*

**e non al solo valore addizionale atteso in futuro.**

Assumendo in via cautelativa che il valore di traffico 2018 saturasse la capacità operativa delle aree esistenti (con un tasso di utilizzo della capacità teorica pari a  $570.000/750.000 = 0,76$ ) e che le nuove aree in corso di realizzazione al margine Sud di Cargo City consentano di smistare ulteriori  $120.000 \times 0,76 = 91.000$  t/anno, la capacità di movimentazione attesa a breve termine risulta pari a circa 650.000 t/anno, e dunque il fabbisogno di nuove aree operative si riduce a non più di :

*1.200.000 - 650.000 = 550.000 t/anno : 9 t/m<sup>2</sup>/anno = 61.000 m<sup>2</sup>*

**ovvero a meno di metà del fabbisogno indicato dal Master Plan.**

### **• ANALISI ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE PER LO SVILUPPO AREA CARGO**

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

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

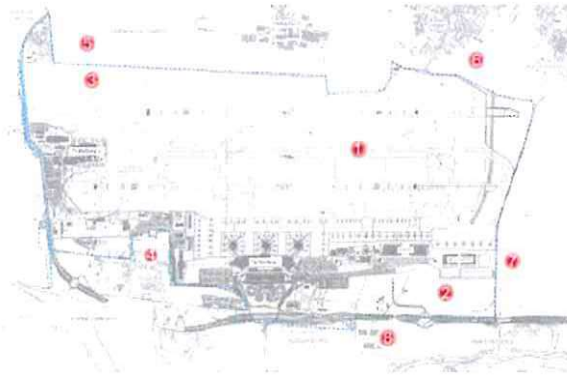


Figura 181 - Potevoli alternative di sviluppo per le strutture cargo

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

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

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

In particolare, si segnalano:

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

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

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

In questo caso sono state individuate le seguenti ipotetiche soluzioni:

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

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



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

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

Con riferimento alle richieste di approfondimento pervenute da parte degli Enti, relative allo **sviluppo delle aree cargo** e, nello specifico, alle considerazioni utilizzate a supporto della progettazione ed alle valutazioni che hanno portato a definire le aree di espansione individuate nel Masterplan 2035 dell'aeroporto di Malpensa, con le integrazioni è stata predisposta una nuova **analisi delle possibili aree alternative** per l'insediamento delle infrastrutture destinate alla gestione del traffico merci, includendo anche l'alternativa 2, precedentemente scartata a priori.

Sono state approfondite le ipotesi già selezionate nell'ambito del Masterplan 2035, tra cui lo **sviluppo a nord-ovest nell'area di Case Nuove (area n. 4)**, anche nell'ottica di una possibile sinergia tra le aree **soggette al processo di delocalizzazione** incluse nel Comune di Somma Lombardo e lo sviluppo di funzioni cargo. Di questa soluzione è stata inoltre sviluppata una variante (**area n. 4A**), considerando la possibilità di conservazione della **Cascina Malpensa** e limitando l'espansione solo all'interno delle aree già comprese entro il perimetro dell'aeroporto.

Anche le ipotesi di sviluppo esterno al sedime a **sud-ovest (area n. 8)** e a **sud (area n. 7)** sono state nuovamente analizzate ed approfondite, definendo più puntualmente gli elementi di valutazione necessari per sviluppare il confronto con le altre soluzioni.

E' stata inoltre riconsiderata ed approfondita anche la soluzione a **sud-ovest interna al sedime (area n. 2)**, definendo due differenti possibili configurazioni di sviluppo. Quest'ultima opzione, analizzata solo marginalmente nell'ambito del Masterplan 2035, è stata pertanto ripresa e ulteriormente approfondita per valutarne compiutamente la fattibilità dal punto di vista tecnico, operativo, funzionale, ambientale, ecc., nonostante permangano le già citate indicazioni della pianificazione nazionale che destinano tale area ad altre ipotesi di sviluppo di lungo termine.

In sintesi, le aree oggetto delle nuove valutazioni sono le seguenti:

- 2) Area sud-ovest (sviluppo infrastrutturale minimo)
- 2A) Area sud-ovest (sviluppo infrastrutturale esteso)
- 4) Area nord-ovest – Case Nuove (sviluppo infrastrutturale minimo)
- 4A) Area nord-ovest – Case Nuove (sviluppo infrastrutturale esteso)
- 7) Area sud – extra sedime
- 8) Area sud-ovest – extra sedime, tra S.S. 336 e fiume Ticino

L'ubicazione delle differenti ipotesi studiate è rappresentata nell'illustrazione seguente:



Anche le integrazioni confermano l'ipotesi **7 – Area sud, extra sedime**, già inserita nel Masterplan dell'aeroporto di Malpensa, per le seguenti motivazioni:

- pienamente rispondente agli standard progettuali delle infrastrutture air-side definiti a livello internazionale (ICAO, EASA) per garantire la piena sicurezza delle operazioni, nonché agli strumenti di pianificazione del sistema aeroportuale nazionale ed alle prevedibili necessità di sviluppo di medio e lungo termine dell'aeroporto (su queste tematiche ENAC ha infatti già espresso per questa soluzione una propria valutazione positiva, attraverso l'atto di approvazione tecnica del Masterplan di Malpensa prot. n. 146503-P del 23.12.19);
- compatibile con le best practices di *airport safety & security* e di *airfield operations*;
- idonea ad un concetto di espansione sostenibile della Cargo City, in quanto capace di limitare le necessità di intervento e supportare uno sviluppo armonico per fasi, che segua in maniera flessibile, proporzionata e non sovradimensionata il futuro effettivo andamento di crescita dell'industria del trasporto aereo delle merci.

## **OSSERVAZIONI**

### **ALTERNATIVA 4A**

Questa opzione d'intervento viene ulteriormente approfondita dalle integrazioni (allegato 2) esaminando la possibilità di operare in due fasi, denominate 4 e 4A, distinte in quanto la prima rientra nel sedime aeroportuale odierno, mentre la seconda ne richiede l'estensione a parte dell'area di Case Nuove (circa 16 ha). A regime, tale soluzione si caratterizza per un'elevata disponibilità di spazi per la realizzazione di magazzini "di prima linea" e per edifici di supporto all'attività cargo, ma anche per una rilevante distanza dalla Cargo City attuale (ca.3,8 km)

Gli estensori del Master Plan evidenziano che tali caratteristiche comportano alcuni svantaggi, quali segnatamente i seguenti:

- duplicazione dei sistemi di accesso e controllo, nonché delle funzioni e dei servizi di supporto al settore cargo;
- eliminazione degli stand destinati ai velivoli wide body previsti dal Master Plan per fronteggiare la domanda di sosta prodotta dall'aviazione commerciale passeggeri (riserva capacitiva nei casi di saturazione degli stand disponibili in prossimità dei due terminal);
- disponibilità di aree per edifici di supporto landside, ma con configurazione distributiva non ottimale per gestire le funzioni e le attività di previsto futuro sviluppo;
- interferenza con aree destinate dal Master Plan ad edifici airside e landside finalizzati ad altre funzioni, con conseguente necessità di individuare nuove localizzazioni per questi ultimi;
- incoerenza con la destinazione d'uso delle aree esterne al sedime, per le quali si avanzano altre ipotesi di riqualificazione;
- tempi di realizzazione elevati (10-15 anni) e non coerenti con la prevista evoluzione della domanda cargo, dovuti alla necessità di completare l'iter amministrativo e le necessarie riprotezioni per la risoluzione delle interferenze con alcune funzioni tuttora presenti nell'area in esame (cimitero di Case Nuove, Cascina Malpensa, hotel, istituto scolastico, ecc...) e conseguente possibilità di raggiungere livelli di saturazione non sostenibili nelle strutture cargo esistenti;
- incremento dei volumi di traffico pesante lungo il tratto della SS336 compreso fra le uscite dei terminali T1 e T2, che risulterebbe già oggi interessato da un sovraccarico di veicoli.

**Va sottolineato che questa soluzione consentirebbe di limitare l'utilizzo di greenfields concentrando l'estensione del sedime aeroportuale su un ambito parzialmente riconducibile a brownfield, nel quale risulta comunque necessario procedere ad un intervento di riqualificazione che sappia ovviare agli importanti danni generati dalla parziale delocalizzazione delle funzioni incompatibili con la vicinanza allo scalo aeroportuale.**

### **ALTERNATIVA 7 (IPOTESI 3) – AREA A SUD**

Questa opzione prevede di realizzare le nuove aree cargo in un'estensione del sedime aeroportuale verso le aree collocate a S, attualmente caratterizzate da zone boschive e di brughiera, in territorio comunale di Lonate Pozzolo.

Il Master Plan precisa che per queste aree nel 2009 sono stati stipulati specifici accordi tecnici riguardanti il trasferimento dei terreni dal proprietario attuale (Demanio Difesa dello Stato) al Demanio Trasporti, con l'obiettivo finale di procedere – previa realizzazione di specifici interventi compensativi a favore del Ministero della Difesa – al conglobamento dell'area stessa nell'ambito del sedime dell'aeroporto di Malpensa, attualmente in concessione a SEA.

Il nuovo lay-out si configurerebbe in questo caso come estensione della configurazione attuale delle piazzole e dei magazzini di Cargo City.

**Come già sopra argomentato, si ribadisce che tale alternativa risulta, tra l'altro, in contrasto con il P.T.C. del Parco Regionale del Ticino.**

#### **ALTERNATIVA 2A – AREA SUD OVEST**

Questa soluzione prevede di realizzare le nuove cargo in adiacenza a quelle esistenti, sfruttando in buona misura aree già interne al sedime aeroportuale, in modo da limitare l'acquisizione di aree esterne alla sola fascia necessaria alla realizzazione di una nuova via di rullaggio (ca.140.000 m<sup>2</sup>).

Tale soluzione comporta secondo lo studio presentato tuttavia:

- modifiche alla viabilità di accesso esistente, con sottopasso della viabilità dei mezzi pesanti diretti verso l'area cargo per evitare l'interferenza con la seconda taxiway, sovrappassando la linea ferroviaria in un tratto attualmente in trincea;
- una riduzione della capacità aggiuntiva a 7 stand per velivoli codice F;
- la necessità di ridurre il parcheggio P1 e di rinunciare alla realizzazione dei nuovi parcheggi operatori, car rentals e del centro servizi cargo;

Gli estensori del piano evidenziano inoltre che, in questo caso, *"... i vincoli esistenti della cargo city e della rotatoria di accesso all'area cargo non permettono ulteriori espansioni ad est e ad ovest e non consentono un dimensionamento ottimale degli spazi di servizio (aree land-side di carico/scarico mezzi pesanti e parcheggio addetti; necessità di rivedere le aree di pertinenza esistenti in modo da ripartirle in modo funzionale tra i magazzini già realizzati e quelli nuovi; difficoltà di manovra mezzi per la movimentazione delle merci ..."*.

Viene anche richiamata la difformità "a quanto attualmente previsto nel Piano Nazionale degli Aeroporti", con evidente riferimento alla possibilità futura di realizzazione della terza pista di volo.

Da ultimo, viene citata la pendenza elevata della nuova Taxiway, a causa della necessità di colmare il dislivello tra area di espansione delle nuove piazzole ed il varco di accesso alle piste di volo, trascurando il fatto che anche l'opzione 7 risulta affetta da problematiche analoghe, tali da richiedere la realizzazione di un rilevato alto sino a 4 m

**Tale alternativa sembra essere scartata un po' frettolosamente, senza esaminare la possibilità di incrementare il numero degli stand utilizzando l'area interclusa a Nord.**

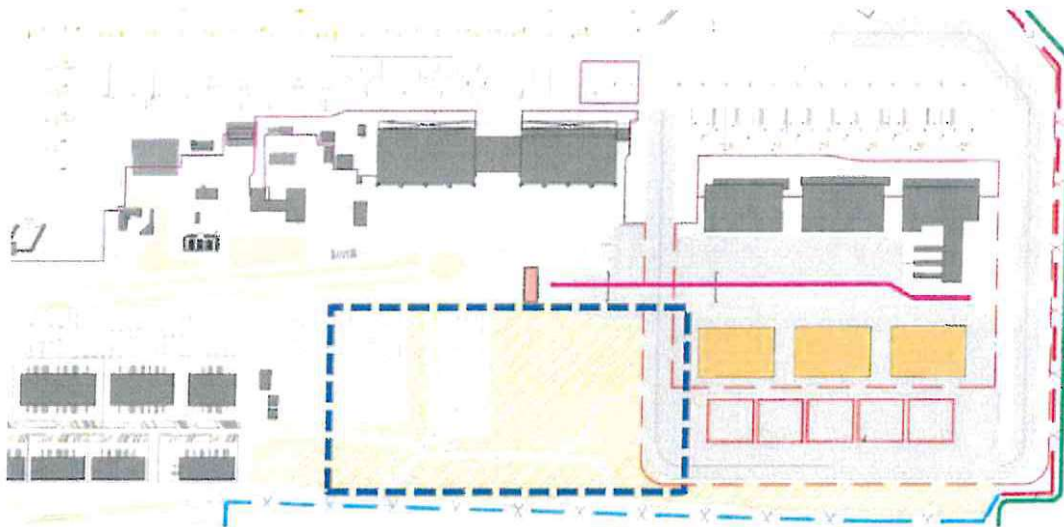


Fig. 3.8 – Alternativa 7/Ipotesi 2 – possibile estensione dello schema di lay-out  
Fonte: SEA

### ALTERNATIVA 8 (IPOTESI 2) – AREA COMPRESA FRA SS336 E FIUME TICINO

Questa opzione prevede di realizzare le nuove aree cargo in un'area collocata ad Ovest di Cargo City, oltre la SS336, in territorio dei Comuni di Lonate Pozzolo e Vizzola Ticino.

Rispetto ai parametri utilizzati per la comparazione delle alternative (allegato 20) si ribadiscono le considerazioni già esposte con la richiesta di integrazioni, in quanto le stesse non hanno pienamente risolto le carenze nella scelta e significatività dei criteri di valutazione già evidenziati.

Quanto riportato nel SIA al cap. 2.2.2 "L'analisi ambientale per la scelta delle alternative per il settore cargo" e in allegato 20, non risulta corretto e adeguato a fornire valutazioni comparative che diano effettivo conto delle ricadute ambientali delle soluzioni esaminate.

Rispetto agli indicatori ambientali analizzati:

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

Si evidenzia:

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

**Occupazione e consumo di suolo:** con le integrazioni si afferma che *"la soluzione 7 interessa una superficie direttamente coinvolta dall'intervento di sviluppo di circa 40 ha mentre il resto della superficie indicata è relativo alla superficie di mitigazione, si vince che la soluzione che occupa la superficie maggiore è l'alternativa 2A, che prevede un'occupazione di circa 114 ha"* Tale confronto è fuorviante in quanto non tiene conto della qualità – rarità - valore ecologico – qualità dei servizi ecosistemici offerti dei suoli occupati, né del fatto che l'occupazione della soluzione 2A è già interna al sedime ed è da considerarsi comunque già "persa" da un punto di vista funzionale.

- **Impatto sull'antropizzazione e produzione di rifiuti:** il criterio considera la produzione di rifiuti connessa alla demolizione delle strutture esistenti che evidentemente sarà maggiore in un ambito urbanizzato (e quindi già impermeabilizzato) che non in un ambito naturale. Tale parametro è fuorviante, ancorchè uno degli obiettivi del Piano dovrebbe essere proprio quello di riutilizzo di aree già antropizzate, in linea con gli obiettivi regionali di riduzione del consumo di suolo, e non di consumo di suolo libero (che per sua natura non crea rifiuto e non necessità di demolizione).
- **Interferenza con aree ad elevata naturalità:** se la valutazione di tale parametro è corretta per l'ipotesi 7, si dissente dal risultato positivo dell'analisi 8 che va comunque ad interferire con ambiti boschivi.

Rispetto all'ulteriore indicatore **valore ecologico**, ricavato dall'applicazione del metodo STRAIN, addirittura le integrazioni affermano che *"tra le alternative considerate per lo sviluppo dell'area cargo, l'alternativa 7, prevista a sud del sedime aeroportuale, sia quella preferibile dal punto di vista del valore ecologico, in quanto, considerando gli interventi di mitigazione ad essa associati, permette di ottenere un incremento del valore naturale dell'area caratterizzata dalle zone a brughiera"*. Al di là del fatto che rispetto alla trattazione delle altre alternative, solo nella soluzione 7 sono incluse e "pesano" le misure di mitigazione e ciò falsa la comparazione delle stesse, si ritiene che le conclusioni siano fuorvianti e non rappresentative del reale valore delle aree direttamente interferite, come i molteplici studi condotti sull'area (e richiamati anche nella presente istruttoria) hanno già ampiamente dimostrato.

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

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

**Si ritiene pertanto che lo studio delle alternative così come presentato non sia adeguato e completo e che di conseguenza non sia condivisibile l'esito finale di tale valutazione. Si ritiene invece necessario per la valutazione della sostenibilità ambientale della previsione dell'ampliamento di Cargo city un nuovo confronto completo fra tutte le opzioni, ivi incluse la 4A e la 2A (modificata secondo quanto sopra suggerito), ponderando i diversi fattori di funzionalità e di impatto, mediante adeguati indicatori trasportistici, economici, sociali ed ambientali.**

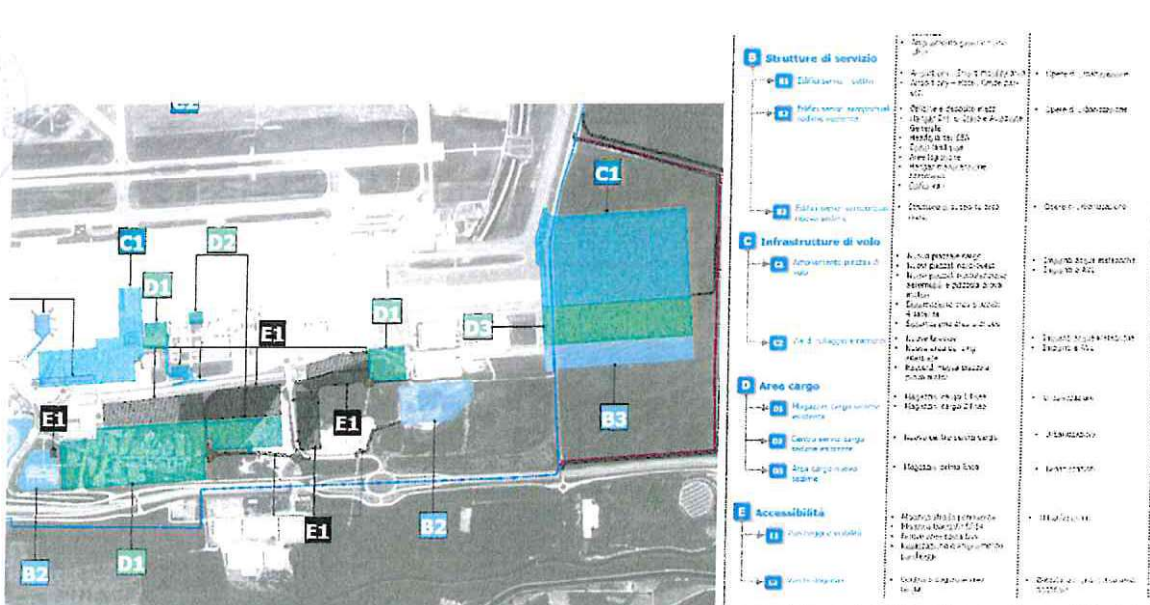
Rispetto alla **soluzione di ampliamento a sud** che viene considerata preferibile sia nello studio iniziale che a seguito delle integrazioni si evidenzia comunque che la configurazione preferita è ancora una volta di carattere "aperto", tale da precludere ad una ipotetica crescita "senza fine" dei traffici e dei conseguenti consumi di suolo, nonostante i rilevanti elementi di incertezza al momento indotti dalla crisi pandemica e, non secondariamente, gli obiettivi strategici connessi alla decarbonizzazione ed alla transizione ecologica, che al momento pongono interrogativi importanti circa l'effettiva possibilità di mantenere a lungo i tassi di crescita del traffico aereo, manifestatisi nel corso degli ultimi 30 anni.

Inoltre è da evidenziare che, per contenere la pendenza dei piazzali entro l'1% previsto dalle norme, dato l'andamento altimetrico del terreno presente nella zona in esame (dislivello tra piazzale esistente e terreno naturale sino a ca. 4 m) tale soluzione richiederà la costituzione di rilevati di dimensioni significative, dell'ordine di 500.000 m<sup>3</sup>. Di quest'ultima circostanza, certamente impattante non solo sugli impatti ambientali, ma anche sui costi di realizzazione dell'intervento, non sembra essere stato tenuto conto alcuno in sede di comparazione delle alternative per l'estensione dell'area cargo.

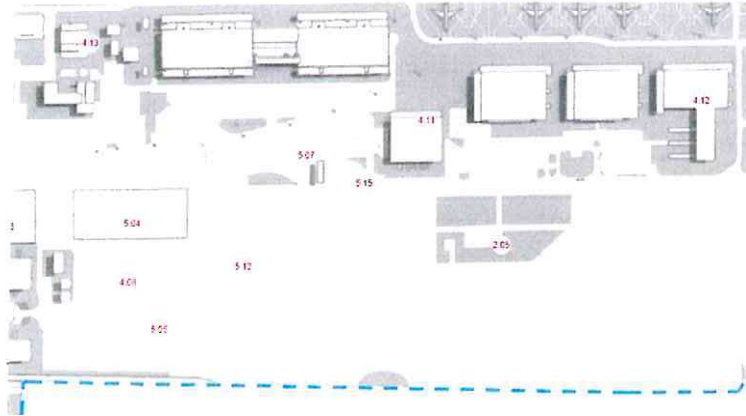
**RELAZIONE CON PROGETTO PASS4CORE**

Con nota prot. 136921del 07.21.2021 è pervenuta dal Ministero della Transizione ecologica, richiesta di parere nell'ambito della procedura di esclusione VIA del progetto **PASS4CORE Centro servizi per l'Autotrasporto Cargo** presentato da ENAC. In tale nota si precisa che il proponente ha dichiarato che *"Il Masterplan 2035 conferma per la zona di intervento la destinazione ad "Area merci e servizi aeroportuali" (nello specifico intervento 4.08 denominato "Centro servizi cargo"). Si fa notare che, a prescindere quindi dallo sviluppo della procedura di VIA del MP2035, l'intervento è coerente con la pianificazione e la destinazione d'uso del suolo attuale e ha un ruolo ben definito tanto da risultare a tutti gli effetti valido ed attuale".*

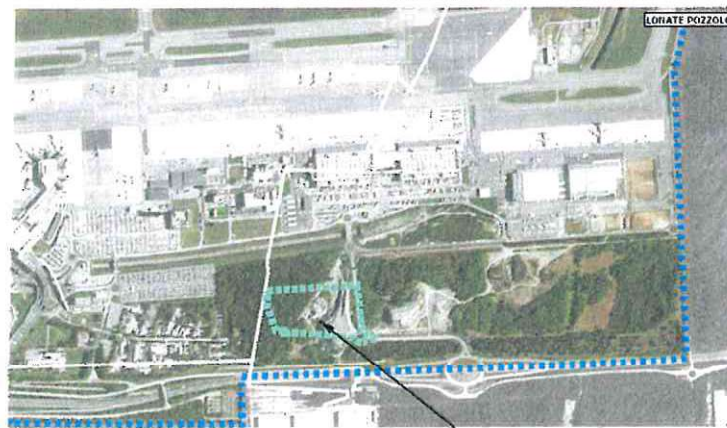
Di seguito alcune planimetrie estratte dal Masterplan 2035 e dalla documentazione di progetto relativa al PASS4CORE da cui si evince l'effettiva previsione di tale progetto all'interno del più ampio piano di sviluppo aeroportuale.



Estratto tav. T04 MASTERPLAN MALPENSA 2035



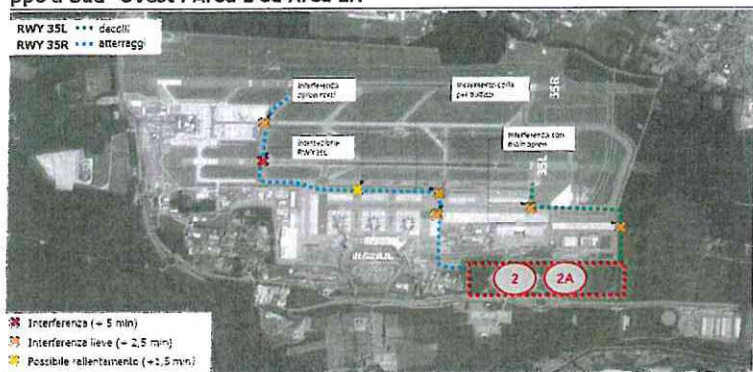
Estratto tav MP 031 MASTERPLAN MALPENSA 2035



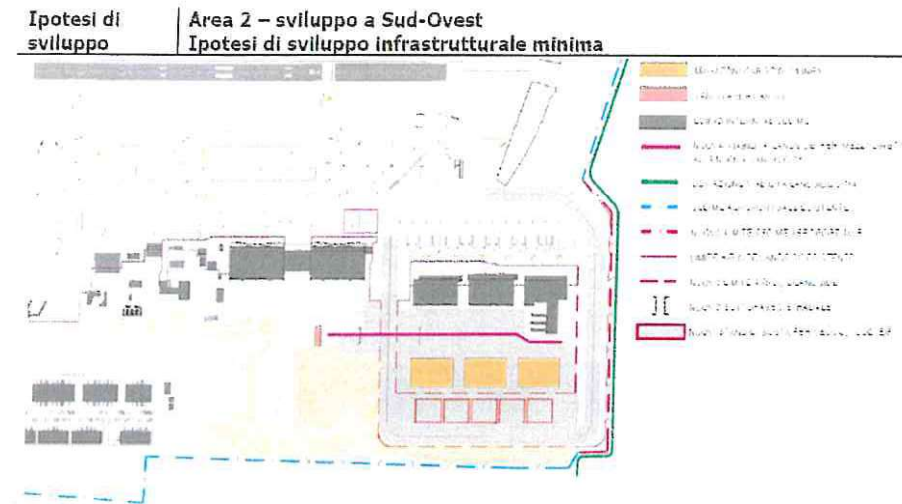
Ambito di progetto PASS4CORE – elaborato T01

**Tale previsione va ad interferire con l'ipotesi di sviluppo dell'area Cargo sol. 2 e 2A, limitandone la realizzabilità, pertanto l'esame di tale progetto e l'esito della relativa procedura autorizzativa dovrà essere subordinato all'esito della procedura VIA in corso sul Masterplan, potendo incidere come fattore limitante nelle valutazioni in corso.**

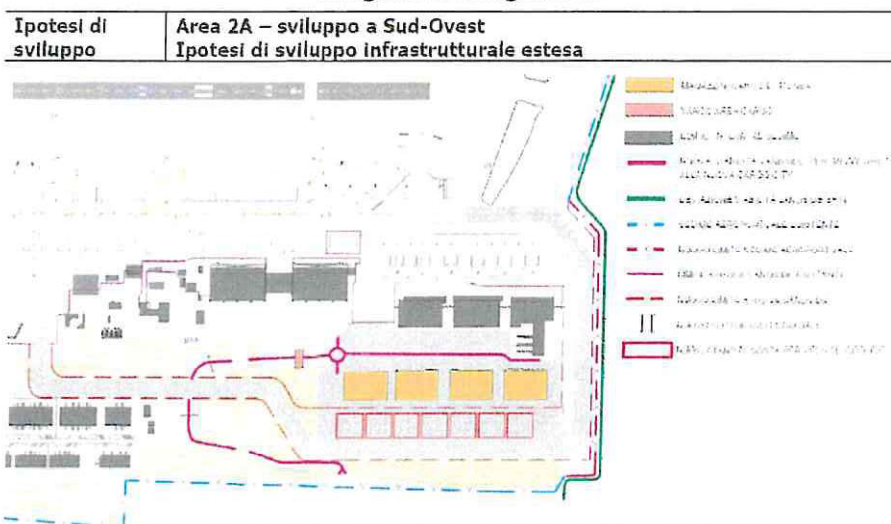
**ppo a Sud -Ovest : Area 2 ed Area 2A**



Allegato 20 integrazioni



Allegato 20 integrazioni



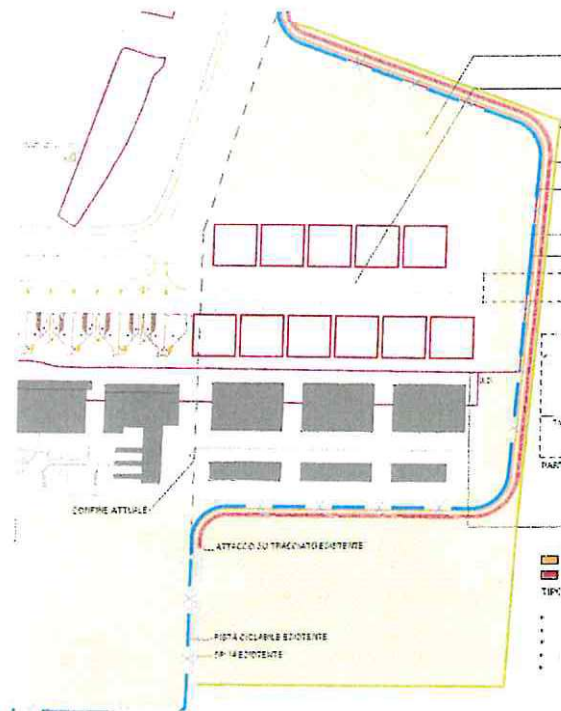
Allegato 20 integrazioni

• **RICONFIGURAZIONE DELLA VIABILITÀ PER LA SP14**

Rispetto al previsto nuovo tracciato della SP 14, che si renderà necessario qualora sia perseguibile la proposta di ampliamento dell'area cargo a sud dell'attuale sedime aeroportuale, si era chiesto di valutare, come soluzione alternativa preferibile e a minor impatto, l'interramento della stessa mantenendo il medesimo tracciato dell'esistente o, in seconda battuta, valutare un tracciato stradale più aderente alla futura proposta di area impermeabilizzata

Con le integrazioni è stata sviluppata una soluzione alternativa il cui nuovo tracciato costeggia maggiormente l'ampliamento dell'area cargo a ovest, distaccandosi dal limite aeroportuale quanto necessario per garantire i corretti raggi di curvatura. In Allegato 8 è riportato un elaborato grafico che illustra il tracciato ipotizzato. Il tracciato sviluppato, pur a livello di progetto di fattibilità, risulterebbe tecnicamente adeguato e coerente con le norme progettuali di riferimento e prevede anche il riposizionamento dell'attuale pista ciclabile.





L'ipotesi di prevedere che quota parte del tracciato possa essere sviluppato in galleria al di sotto dell'ampliamento del piazzale cargo è stata invece scartata per motivi di sicurezza aeroportuale.

## OSSERVAZIONI

Innanzitutto si evidenzia la mancanza di coerenza tra loro, degli elaborati del Masterplan che riportano tracciati differenti dalla viabilità in progetto, ancorché con le integrazioni non sono state aggiornate anche le planimetrie originali.

Nelle planimetrie generali di piano si prevede che la deviazione venga attuata seguendo dall'esterno il nuovo sedime, sino ad affiancarsi alla SS336 a Sud del suo attuale innesto sulla SP52. La lunghezza della tratta di nuova realizzazione può essere in questo caso stimata intorno ai 2.6 km.

**In tale proposta il piano prevede di acquisire al sedime aeroportuale l'intera area di brughiera (89 ha), largamente eccedente il fabbisogno anche a lungo termine, nella sola prima fase di intervento, determinando così, quanto meno sul piano delle previsioni, un consumo di suolo non necessario e ponendo una ipoteca non richiesta sull'utilizzo ai fini aeroportuali della porzione sud-occidentale del sedime stesso, in passato interessata alla realizzazione di una terza pista di volo, oggi ritenuta non più necessaria.**

L'allegato 8 delle integrazioni riporta una soluzione alternativa, che, provenendo da Ovest, aggira più da vicino l'estensione dell'area Cargo secondo l'espansione del sedime e raggiungendo l'attuale tracciato di via Molinella penetra nel sedime di nuova acquisizione circa 350 m ad Est della SS336. Tale soluzione comporterebbe di fatto una diversa configurazione della recinzione aeroportuale, che escluderebbe la porzione sudoccidentale del previsto ampliamento del sedime, corrispondente ad un rettangolo con lati di lunghezza pari a circa 350 ed a circa 500 m, e di superficie dell'ordine dei 17,5 ha, pari a circa il 20% dell'ampliamento stesso.

Una soluzione ancora differente si ritrova nell'allegato 30 (Consumo di suolo: confronto del valore ecologico tra lo stato attuale e lo stato di progetto): in questo caso il nuovo asse stradale si mantiene in adiacenza anche al piazzale aeromobili, riducendo l'estensione dell'area recintata all'incirca di ulteriori 15 ha.

In questo caso l'estensione del sedime aeroportuale sarebbe limitata alle sole aree direttamente interessate dall'espansione di Cargo City, corrispondenti a circa 39 ha su un totale di 89, evitando la compromissione di

due ampie porzioni di brughiera collocate immediatamente ad Est ed ad Ovest di tali aree. Ciò consentirebbe tra l'altro anche di ridurre i costi connessi alla necessaria deviazione della SP14.

**E' evidente che su questo aspetto non sia possibile esprimere un giudizio univoco in presenza di un quadro progettuale non univoco, valutando chiaramente come soluzione a minor impatto tra le alternative, il tracciato più aderente all'area di ampliamento.**

### **CREAZIONE DI NUOVE CENTRALITÀ LOCALI: IL POLO POLIFUNZIONALE E GLI SPOTTING POINT**

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

Tale previsione era localizzata nella futura area proposta per l'ampliamento e interessava quindi un'area oggi esterna al perimetro del sedime aeroportuale, e ricadente in zona G2. Si era pertanto richiesta una disamina delle possibili soluzioni localizzative alternative o lo stralcio di tali previsioni, che né si configurano come mitigazioni ambientali né rispondono ad esigenze del territorio.

Con le integrazioni è stato sviluppato uno studio di fattibilità che prevede il riposizionamento del Polo multifunzionale in corrispondenza delle aree delocalizzate presenti nei Comuni di Lonate Pozzolo e di Ferno, rimandando comunque la verifica della loro percorribilità al confronto con le Amministrazioni Locali e il Parco.

In Comune di Ferno sono individuate due aree:

1. Area attualmente libera da manufatti, oggetto del processo di delocalizzazione, disponibile per insediamento funzioni terziario- ricettive.
2. Area attualmente libera da manufatti in cui sono presenti episodi insediativi autonomi di strutturazione del sistema urbano.

Altre due aree sono individuate in Comune di Lonate Pozzolo:

1. Area attualmente libera da manufatti, oggetto del processo di delocalizzazione, in cui è previsto l'insediamento di servizi di carattere sportivo- fruitivo.
2. Area attualmente libera da manufatti, oggetto del processo di delocalizzazione, disponibile per funzioni agricolo- sperimentali.

### **OSSERVAZIONI**

Le aree proposte, ad eccezione della soluzione 2 in Comune di Ferno, ricadono in zona di Iniziativa comunale, quindi non sottoposte al regime vincolistico del Parco. Ciò non toglie che non si riscontrano ai fini dell'interesse pubblico, né le esigenze né la necessità di tale previsione che al di fuori del perimetro aeroportuale comporterebbe comunque una ri-trasformazione di aree già oggetto di un recupero con gli interventi di delocalizzazione e un nuovo consumo di suolo. In tal senso, così come proposte nello studio di fattibilità, **tali soluzioni risultano infatti caratterizzate da nuova infrastrutturazione e occupazione di suolo, che dovrebbero essere giustificate da una reale domanda del territorio.**

#### **• AREE A PARCHEGGIO**

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

Si era evidenziata la necessità di sviluppare una proposta di regolamentazione su area vasta di tale servizio, fatta salva la disamina delle motivazioni a giustificazione dell'insorgere di tali attività extra sedime (non trovando piena soddisfazione nella disponibilità aeroportuale) e l'individuazione di un'offerta di posti auto

adeguata alle previsioni di utenza e a costi concorrenziali. Ciò a prescindere evidentemente dalla necessità di incrementare comunque gli spostamenti da e per l'aeroporto attraverso forme di trasporto pubblico.

Su questo specifico punto le integrazioni si limitano a citare tra gli obiettivi del Masterplan quello di favorire un sempre più intenso ricorso all'utilizzo del trasporto pubblico la realizzazione di nuovi posti auto all'interno del sedime, sia attraverso l'ampliamento di superfici "a raso" esistenti (P1), sia prevedendo l'installazione di strutture metalliche sopraelevate in corrispondenza di zone già destinate a parcheggio.

## OSSERVAZIONI

**Quanto presentato non fornisce alcuna garanzia né strumento concreto e/o proposta di regolamentazione che risolva la problematica evidenziata.**

- **VALUTAZIONI RIGUARDANTI LA VIABILITÀ E L'INCREMENTO DI TRAFFICO VEICOLARE**

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

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

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

Con le integrazioni, nella modellizzazione degli scenari di intervento sono state considerate le seguenti infrastrutture ricomprese nel PRMT:

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 corsie	X	X	X	X
A52 Rho – Monza	X	X	X	X
Riqualifica del nodo tra la S.S. 93 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 Corno 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 D-1: Interventi previsti in esercizio ai diversi orizzonti temporali

Per l'orizzonte 2035, in seguito alle interlocuzioni con Regione Lombardia, è stato analizzato e confrontato con lo "Scenario di Progetto" anche uno "Scenario di Progetto Aggiuntivo", che tiene conto di una ulteriore serie di interventi che ad oggi non presentano un grado di maturità progettuale o di copertura finanziaria tale da consentire di considerare tali interventi delle invariati,

Come si evince dall'**allegato 10 Studio trasportistico**, in linea generale gli effetti delle previsioni del Masterplan in termini di crescita del traffico aeroportuale e lo sviluppo di attività economiche complementari comportano un incremento del traffico veicolare sulla viabilità di accesso all'hub aeroportuale. Tale incremento di traffico non determinerebbe sulle intersezioni, anche grazie agli interventi di progetto previsti (sulle rampe di ingresso e uscita dal "toro", ad esempio), situazioni critiche.

Alcune aste stradali presentano tuttavia, agli orizzonti temporali più lontani, **livelli di traffico tali da poter determinare situazioni di criticità sia all'orizzonte 2030** (*"l'orizzonte 2030 rappresenta il momento critico per la rete infrastrutturale, a causa di un incremento della domanda di spostamento non supportata da un adeguato sviluppo della rete"*) **che 2035** (la risoluzione delle potenziali criticità risulterebbe legata alla realizzazione della variante alla SS 341 che determinerebbe un sistema integrato insieme all'attuale SS 336 in grado di drenarne il traffico). Si sostiene che le nuove infrastrutture a carattere locale – la tangenziale di Somma Lombardo, il Collegamento Besnate – MXP, la Tangenziale ovest di Gallarate, la Variante alla S.S.33 da Rho a Gallarate – svolgono un ruolo importante nel decongestionare i centri abitati dal traffico di attraversamento, ma quest'ultimo viene ritenuto poco rilevante dal punto di vista della mobilità complessiva generata e attratta dallo scalo aeroportuale di Malpensa nel contesto di area vasta.

Più in generale, la componente di domanda addizionale prevista dalle stime di traffico è per lo più servita dalla rete autostradale e di grande viabilità, i cui interventi previsti risultano adeguati ad accoglierla senza rilevanti impatti sulla rete di secondo livello e sulla viabilità locale.

## **OSSERVAZIONI**

Come riportato a pag 32 dell'allegato INT.006 le valutazioni circa la sostenibilità e l'adeguatezza della rete infrastrutturale a sostegno dello sviluppo aeroportuale, sono subordinate all'effettiva realizzazione delle nuove infrastrutture e queste ultime seguiranno un iter progettuale approvativo e realizzativo differente dalle opere previste dal Masterplan.

**A fronte di ciò non è possibile determinare il reale impatto dello sviluppo aeroportuale di Malpensa sulla rete trasportistica stante la mancanza di certezze circa la realizzazione delle infrastrutture inserite nello scenario di esame.**

**Certo è che l'assenza di tali opere comporterà serie problematiche di traffico e congestione lungo le arterie esistenti, che non consentono di poter esprimere un giudizio di compatibilità ambientale su questo specifico aspetto.**

**Peraltro, il SIA non affronta una questione basilare e fondamentale: la realizzazione di tali nuove infrastrutture con la giustificazione della loro necessità per rendere sostenibili le previsioni aeroportuali, comporterà un effetto cumulativo negativo (rispetto a quelli che saranno già gli impatti arrecati dall'aeroporto) in termini di impatti su tutte le componenti ambientali. Non è accettabile per il territorio che la valutazione di tali impatti sia rimandata alle singole procedure VIA; in tal senso solo una procedura di Valutazione Ambientale Strategica potrebbe fornire un'adeguata stima e previsione degli effetti cumulativi dello sviluppo del sistema infrastrutturale dell'area.**

## **QUADRO AMBIENTALE E STUDIO DI INCIDENZA**

In relazione agli esiti delle analisi botaniche e all'impatto dell'ampliamento sugli habitat forestali e sulla brughiera si riportano le seguenti osservazioni rispetto a quanto contenuto nelle integrazioni (*in corsivo*):

- *Le 267 specie censite rappresentano un numero abbastanza elevato rispetto alla superficie indagata, indicatrice di un buon grado di biodiversità. Le specie esotiche risultano presenti in modo cospicuo (38 specie totali di cui 31 neofite) e costituiscono ben il 14% delle specie presenti. Tutto questo porta ad una perdita di qualità nella composizione floristica dell'area.*

I dati sono conformi con le percentuali di altre aree planiziali e non indicano una peggior qualità floristica rispetto ad altri contesti planiziali, ma, purtroppo segnalano una condizione comune in cui le specie esotiche invasive, se non gestite, possono alterare diverse tipologie di habitat forestali e non.

- *Sono stati effettuati 51 rilievi fitosociologici, distribuiti in modo omogeneo su tutta la superficie boscata..*

L'indagine botanica restituisce un quadro piuttosto esaustivo dello stato di conservazione delle cenosi presenti a sud dell'attuale sedime aeroportuale, sebbene non sia stato specificato il disegno di campionamento. Si parla di distribuzione omogenea, ma in realtà i punti sono distribuiti in modo disomogeneo, con un numero inferiore di rilievi nella zona maggiormente vocata per l'habitat 4030 (Lande secche europee), mentre sono maggiormente concentrati nelle aree più esterne all'area di espansione del Cargo; dato che esistono a livello lombardo delle linee guide per il monitoraggio degli habitat di Direttiva, sarebbe stato opportuno utilizzare tali metodologie. In ogni caso la copertura di brugo riscontrata nella maggior parte dei rilievi è molto alta (75-100%).

- *Per quanto riguarda l'habitat 9160, esso risulta sostituito dal ciliegio tardivo e dalla robinia, e pertanto lo si ritiene scomparso, ovvero irrimediabilmente compromesso. Interventi di recupero/ripristino sembrano infatti ormai inutili.*

In realtà, la sostituzione delle specie legnose tipiche dell'habitat 9160 (Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale del Carpinion betuli) con specie legnose alloctone invasive non è un segnale di scomparsa dell'habitat. Per supportare tale affermazione sarebbe necessario valutare la presenza/assenza delle specie erbacee del sottobosco.

- *Le brughiere dell'area di studio sono dunque suddivisibili in due tipologie vegetazionali differenti, che coincidono perfettamente con la presenza o meno dell'esotica invasiva Prunus serotina e che confermano la classificazione proposta:*

✓ *Habitat 4030 ben conservato (vegetazione A con P. serotina < 5%);*

✓ *Habitat 4030 degradato (vegetazioni B e C con P. serotina > 5%).*

*Nell'habitat 4030 ben conservato C. vulgaris costituisce l'unica specie predominante (e in alcuni casi persino esclusiva), con un arredo floristico impoverito e poco rappresentato, mentre in quello degradato si registra un lieve incremento del numero di specie.*

Da un punto di vista metodologico, come già rimarcato, sarebbe stato opportuno e necessario, trattandosi di un Habitat di Direttiva, utilizzare le linee guida per il monitoraggio degli habitat lombardi (Brusa et al., 2017) in cui sono riportati anche diversi criteri per valutarne lo stato di conservazione, stabilendo delle soglie percentuali di copertura di *Calluna*, specie esotiche e altre specie indicatrici, che avrebbero determinato una diversa valutazione delle brughiere indicate come degradate. Nel manuale di monitoraggio nazionale, si suggerisce inoltre, per l'habitat 4030, di rilevare anche lo strato muscinale (ospitante muschi e licheni). Le brughiere, infatti, insieme ai prati aridi sono gli unici habitat planiziali che possono ospitare comunità licheniche terricole; a titolo di esempio, si fa presente che la Brughiera di Malpensa ospita una ricca comunità lichenica per un sito di pianura, con 9 specie (C. cariosa, C. chlorophaea, C. coccifera, C. foliacea, C. peziziformis, C. pulvinata, C. rangiformis, C. rei, Dibaeis baeomyces); fra queste Cladonia pulvinata, rarissima in Italia, presente solo in altri 3 siti in Lombardia e in meno di una decina di siti in tutta Italia, Cladonia peziziformis, presente solo in altri 2 siti in Lombardia, Dibaeis baomyces, unica stazione nella pianura lombarda.

**La scelta di definire degradata la brughiera in cui *Calluna* domina con le altre specie indicate è molto discutibile**, in quanto le due categorie *Habitat 4030 ben conservato* (vegetazione A con *P. serotina* < 5%) e *Habitat 4030 degradato* (vegetazioni B e C con *P. serotina* > 5%) non consentono di rilevare situazioni intermedie che sicuramente avrebbero permesso di individuare ampie aree di brughiera con un livello medio di conservazione (con *Calluna* in co-dominanza con le altre specie). Sarebbe stato inoltre molto utile sapere in quali strati sono state rilevate le diverse specie legnose, soprattutto per cogliere la dinamica di *Prunus* e Robinia e il grado di invasione in termini di struttura.

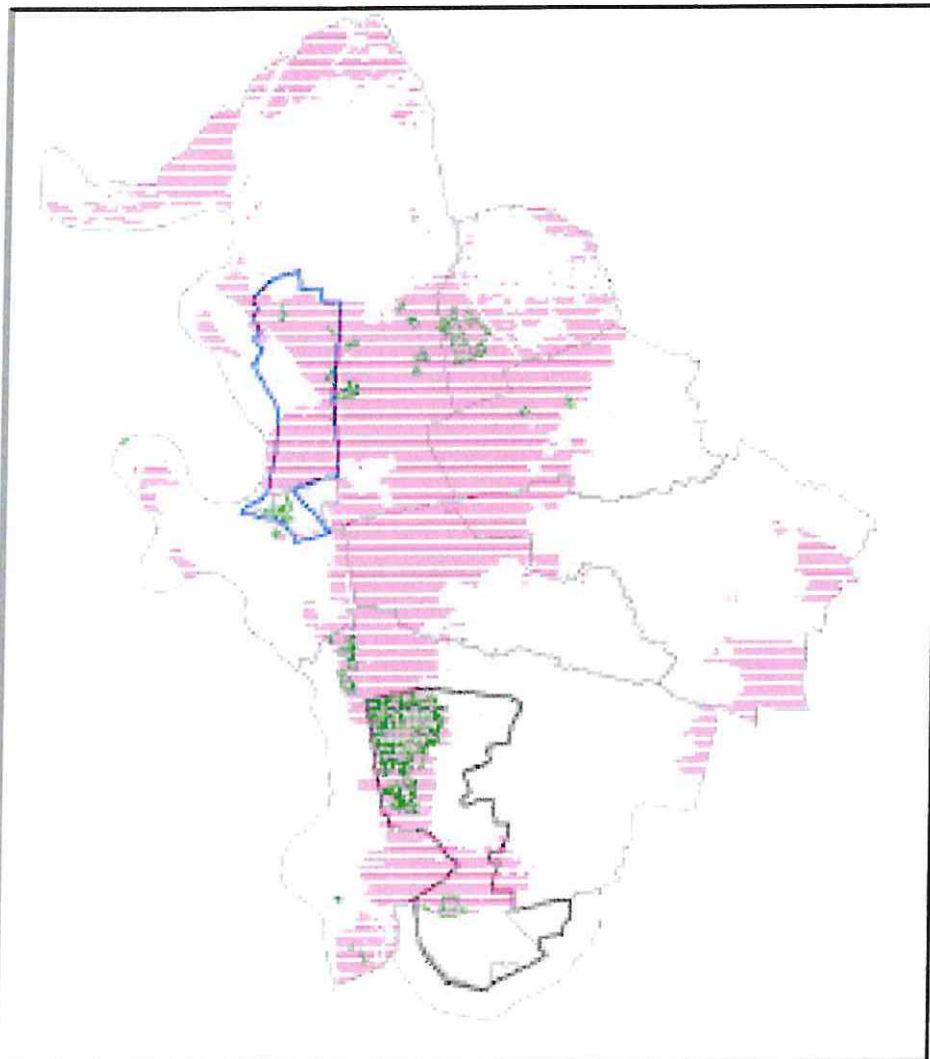
- *Le brughiere si dividono in due distinte comunità poste rispettivamente a Nord e a Sud della via Gaggio ed entrambe collocate nel settore Ovest dell'area di studio. La brughiera Nord, di maggiori dimensioni risulta attualmente quella più minacciata dall'espansione dell'esotica *Prunus serotina*, mentre entrambe subiscono in egual misura l'invecchiamento senza rinnovo delle popolazioni di *C. vulgaris*. Per quanto riguarda questa comunità, l'unica mappatura disponibile prima di quella presentata in questo lavoro, era quella riportata nel documento "Proposta di riconoscimento del SIC/ZPS Brughiere di Malpensa e di Lonate" del Parco Lombardo della Valle del Ticino (Nicola et al., 2013), che risulta tuttavia superata e incongruente con i dati qui raccolti (purtroppo non si è riusciti a risalire all'anno di creazione di quella mappa, ma sei nota che ancora non era creata la nuova SS336dir). Consultando foto satellitari storiche ci si rende conto dell'evoluzione di questo ambiente negli ultimi anni: sebbene la fotointerpretazione non sia scevra da errori di valutazione, essa risulta sufficiente per stimare la differenza di superficie occupata dalla brughiera nel tempo. L'elevata superficie occupata dalla vegetazione basso-arbustiva ed erbacea nel 2002, ha subito una forte regressione, attualmente ancora in corso, preannunciando uno scenario preoccupante dal punto di vista conservazionistico. Basti pensare che la superficie erbaceo-arbustiva di brughiera nel 2002 occupava circa 140 ettari (stima), mentre oggi risulta essere di soli 25.33 ettari (corrispondente al 18% rispetto al 2002). Quali siano le minacce che ne hanno portato alla forte contrazione se ne è già abbondantemente discusso, ma occorre precisare che l'azione di queste minacce è notevolmente aumentata negli ultimi tre decenni a causa di una sbagliata gestione dell'area. Infatti quest'area era stata impiegata prima come aeroporto militare tedesco durante la seconda guerra mondiale e successivamente come campo di esercitazione per carri armati della caserma di Legnano fino al 1987. Dal 1992 l'area è stata demilitarizzata e da allora abbandonata alla rinaturalizzazione. L'ambiente di brughiera, che non rappresenta un climax, ma solo una delle successioni dinamiche della vegetazione verso il bosco, era fin qui sopravvissuta grazie alle diverse interferenze esercitate dall'uomo nel tempo. La trasformazione ad area naturale, senza alcun tipo di gestione per la conservazione, paradossalmente ne ha causato il danneggiamento e degradazione invece che preservarla.*

In merito a quanto sopra riportato si precisa innanzitutto che la mappatura dell'habitat 4030 riportata nella cartografia allegata alla proposta di riconoscimento del SIC/ZPS *Brughiere di Malpensa e di Lonate* è stata realizzata nel 2011, basandosi su analisi cartografiche e rilievi di campo (l'assenza della SS336dir è dovuta semplicemente all'utilizzo della CTR 1:10000 che non la riportava ancora). Proprio nella richiesta di candidatura e in tutte le istanze successive inoltrate dal Parco a Regione Lombardia e al Ministero dell'Ambiente era stata evidenziata la progressiva e preoccupante ingressione di specie esotiche forestali e l'urgente necessità di contrastarne l'espansione; purtroppo non è stato possibile attuare tali interventi anche a causa del mancato avvio della procedura di istituzione del sito Natura 2000, dovuto al fatto che sia Regione Lombardia che l'allora Ministero dell'Ambiente, pur riconoscendo la rilevante valenza dell'area, hanno subordinato tale riconoscimento all'evoluzione dei progetti legati all'espansione dell'aeroporto di Malpensa.

**Inoltre, come del resto già sopra richiamato, il Piano del Verde Malpensa 2000 prevedeva azioni di "Conservazione della Brughiera" per una superficie pari a 131 ettari, mai realizzati.**

Si precisa tuttavia che, nonostante una significativa superficie di brughiera sia attualmente soggetta, anche per un'evoluzione naturale, alla progressiva evoluzione verso il bosco, processo accelerato a causa della presenza delle alloctone invasive, la Brughiera di Malpensa non solo possiede nel suo complesso ancora le caratteristiche che ne consentirebbero un recupero, ma addirittura è stata identificata da diversi studi specifici come una delle aree dove questo processo potrebbe essere caratterizzato da una maggiore successo.

Si cita ad esempio lo STUDIO DI AREA VASTA MALPENSA (Eupolis Lombardia, 2013) che riporta una mappa di confronto tra la superficie storicamente occupata dalla brughiera nel 1721 (tratteggio rosa) e quella attuale (reticolo verde): la linea nera riporta il perimetro del proposto sito Natura 2000, area in cui si rinviene l'habitat delle brughiere, tra l'aeroporto di Malpensa e il confine meridionale della provincia di Varese.



Nella stessa pubblicazione è inoltre riportata una mappa relativa ad un ulteriore approfondimento elaborato dall'Università dell'Insubria, contenuto nel Piano di Gestione della ZSC "Brughiera del Dosso" effettuato al fine di valutare le condizioni ecologiche idonee all'insediamento delle brughiere nell'area di studio, considerando come obiettivi gestionali la conservazione delle brughiere attuali e la fattibilità di ricreare l'habitat di brughiera nelle situazioni in cui appare più conveniente intervenire sotto il profilo tecnico nonché economico.

Questa analisi ha permesso di differenziare le aree che sono generalmente inidonee (classe "molto bassa") o verosimilmente lo sono in modo scarso ("bassa") per ospitare l'habitat di brughiera, in

contrapposizione alle aree abbastanza idonee ("alta") e quelle decisamente idonee ("molto alta"). A queste ultime due classi di valutazione si possono quindi ricollegare le situazioni ambientali in cui il mantenimento della brughiera esistente o il ripristino di questo habitat appaiono più plausibili; in altre parole, risultano le aree maggiormente vocate.

**Le classi di valutazione "alta" o "molto alta" occupano complessivamente una superficie inferiore al 15% delle aree naturali, pertanto la potenzialità attuale per l'habitat di brughiera nell'area di studio è decisamente scarsa.** Inoltre, le aree con maggiori potenzialità si concentrano in poche zone: **la principale di queste si localizza nelle brughiere di Malpensa e Lonate: il 42% delle aree valutate come "alte" o "molto alte" ricade in questo ambito.** Le rimanenti aree vocazionalmente più idonee si rinvengono tutto attorno al sedime aeroportuale, seppure con una certa discontinuità e nella Brughiera del Vigano situata nell'omonima ZSC.

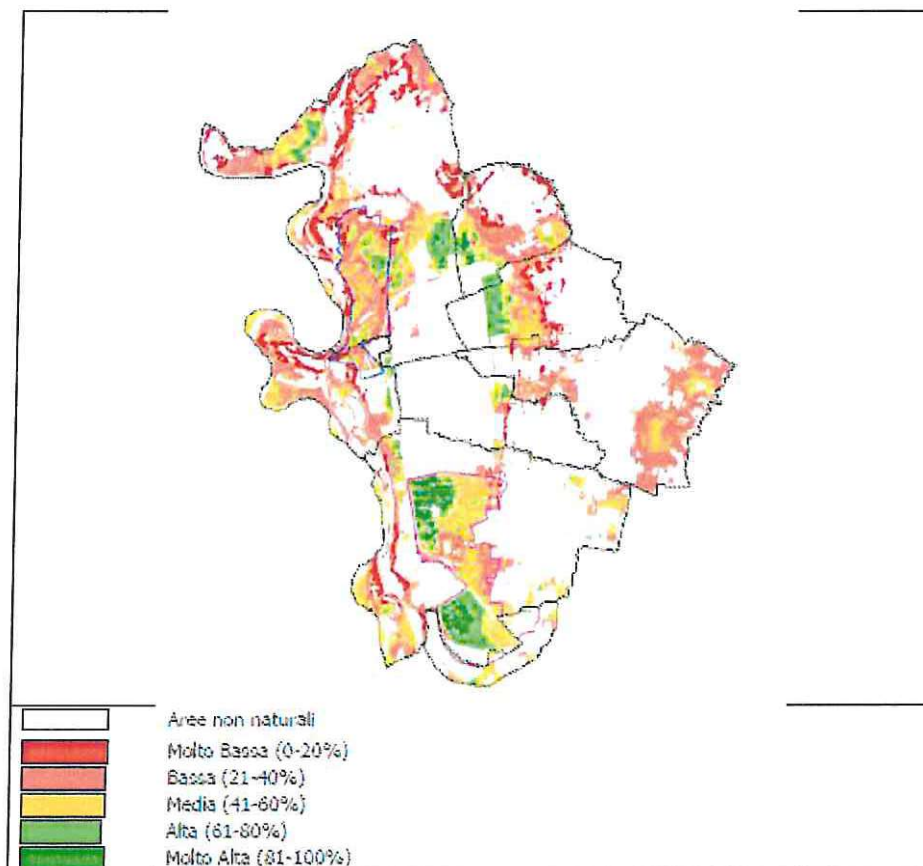


FIGURA 3-55. DISTRIBUZIONE NELL'AREA DI STUDIO DEL VALORE INDICIZZATO DI IDONEITÀ ECOLOGICA POTENZIALE PER LE BRUGHIERE (FBR), SUDDIVISA IN CINQUE CLASSI DI GIUDIZIO. LA LINEA BLU INDICA IL PERIMETRO DEL SIC "BRUGHIERA DEL DOSO", MENTRE QUELLA ROSA INDICA IL PERIMETRO DEL SIC/DPS "BRUGHIERE DI MALPENSA E DI LONATE" PROPOSTO DAL PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO.

Come sottolineato anche nel citato Studio:

- *"l'habitat 4030 in Lombardia è da ritenersi in una condizione di rischio potenziale elevato, in quanto sostanzialmente privo di una tutela specifica, al di là di quanto previsto dalla Direttiva Habitat...omissis... Qualsiasi ulteriore trasformazione a carico delle superfici attualmente occupate dalla brughiera o dai querceti dell'area di studio, può costituire una minaccia tale da comportarne l'estinzione a scala locale (querceti) o regionale (brughiere)"*
- *"la vertiginosa riduzione delle brughiere pedemontane lombarde, iniziata già dall'800, è aggravata dalla scarsa inclusione di questo habitat nel sistema Natura 2000 della Lombardia, rendendolo esposto a gravi rischi per la sua sopravvivenza. Della "Brughiera grande di Gallarate", estesa per chilometri e chilometri quadrati nel 700 e 800 ad improntare*



*paesaggio e toponimi del luogo, oggi restano pochi ettari privi di tutela ai sensi della Direttiva Habitat. La proposta di istituire forme di tutela per le brughiere tra l'aeroporto di Malpensa e il confine meridionale della provincia di Varese (comune di Lonate Pozzolo) appare come l'unica misura di conservazione possibile per impedire la scomparsa di un biotopo che da tempo ha attirato l'attenzione di ricercatori internazionali, e allontanare il rischio dell'estinzione locale delle brughiere pedemontane in Lombardia. Le brughiere pedemontane lombarde e piemontesi dovrebbero avere una considerazione prioritaria nelle strategie di conservazione dell'habitat 4030 a livello dell'intero continente europeo, dato che rappresentano una particolare disgiunzione a sud delle Alpi del più vasto complesso delle "lowland heathlands", concentrato lungo le coste atlantiche".*

Anche nelle **Linee Guida di Regione Lombardia sulla conservazione delle brughiere**, elaborate nell'ambito del Progetto Life Gestire 2020 sono citate **le brughiere di Lonate Pozzolo**, che, nonostante le evidenti criticità dovute alla mancata gestione, messe in luce anche dagli studi botanici dello SIA, **sono indicate come uno dei siti preferenziali per l'attuazione di interventi di conservazione/ripristino dell'habitat.**

Anche sotto il profilo paesaggistico Regione Lombardia ha evidenziato l'importanza della **brughiera**. Nella revisione del Piano Territoriale Regionale comprensiva del Progetto di Valorizzazione del Paesaggio, adottato con D.C.R. n. 2137 del 2/12/2021, la scheda dell'ambito geografico di paesaggio riferita all'area in esame riporta i seguenti contenuti:

*Ambito Geografico di Paesaggio (AGP) n. 30.2 PIANURA DEL VARESOTTO*

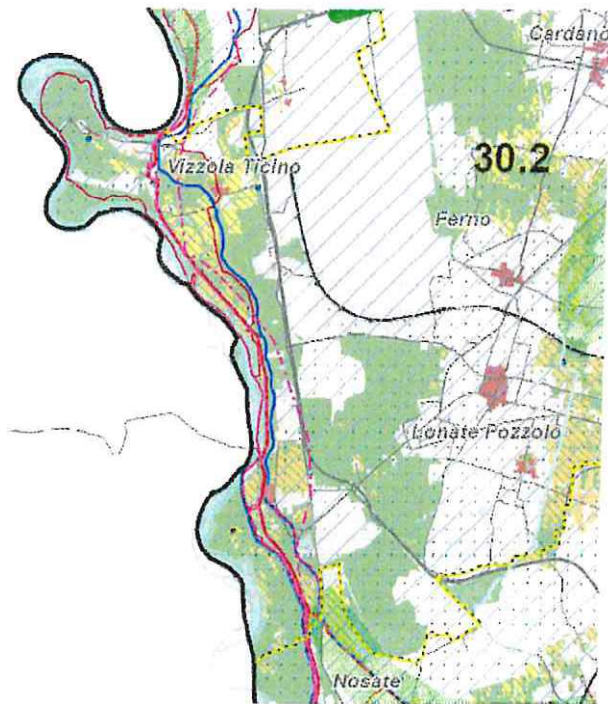
*AMBITO DI PAESAGGIO CARATTERIZZATO DA UN SISTEMA INSEDIATIVO DENSO CON RESIDUALE PRESENZA DI AGRICOLTURA NELLA PIANURA ASCIUTTA DI VARESE*

***Sul Pianalto, importante per valore naturalistico e paesaggistico è la Brughiera di Tornavento, l'ultimo lembo delle brughiere lombarde che un tempo ricoprivano un'estesa porzione del territorio e pertanto meritevole di attenta salvaguardia.***

*SINTESI DEGLI ELEMENTI STRUTTURANTI*




***10. Salvaguardare le brughiere di Gaggio e Tornavento, ultimi lembi delle brughiere lombarde che un tempo ricoprivano un'estesa porzione del territorio.***

*Inoltre, la Rete Verde Regionale individua l'ambito della brughiera a sud dell'aeroporto da tutelare e valorizzare come da mappa seguente:*



#### AMBITI DI CONSOLIDAMENTO E VALORIZZAZIONE DELLA RETE VERDE REGIONALE

RVR a prevalente caratterizzazione naturalistica

-  Ambiti di manutenzione e valorizzazione paesaggistica
-  Ambiti di incremento dei valori e ricomposizione paesaggistica
-  Ambiti di valore storico-culturale di rafforzamento multifunzionale

A fronte della sottrazione permanente di ambienti di tale importanza per le previsioni di ampliamento del sedime aeroportuale, il SIA ritiene di compensare tale impatto con interventi di riqualificazione della brughiera e di miglioramento forestale attraverso rimboschimenti e azioni di contenimento delle specie esotiche. Tale soluzione, come già scritto nella richiesta di integrazioni, rappresenta certamente una possibile mitigazione, ma vista l'esiguità complessiva dell'habitat in termini di superficie, **la perdita irreversibile di 40 ettari della zona a maggiore vocazione si può considerare un impatto non mitigabile e non compensabile.** Oltre alla perdita irreversibile diretta, la modalità di intrusione nell'habitat del sedime in progetto porterebbe certamente alla compromissione di una superficie molto più vasta.

Relativamente agli aspetti faunistici e alla rilevanza dell'habitat della Brughiera di Malpensa per molte specie di interesse conservazionistico (*Caprimulgus europaeus*, *Coenonympha oedippus*, *Callimorfa (Euplagia) quadripunctaria*, *Podarcis sicula campestris*), oltre a ribadire quanto già evidenziato nella precedente nota di richiesta di integrazioni, si precisa che *Sympecma pedisca*, odonato inserito in Allegato IV della Direttiva Habitat e considerato nella Lista Rossa degli Odonati italiani criticamente minacciato di estinzione, contrariamente a quanto affermato nell'allegato INT-002 "... *Sympecma paedisca che risulterebbe estinta nel contesto lombardo (fonte: sito web IUCN Italia) e di cui non si avevano segnalazioni diverse sulla presenza*", è stato segnalato ripetutamente a partire dal 2016 e con diversi individui proprio presso la brughiera a sud dell'aeroporto che costituisce sito di svernamento.

In merito all'applicazione del metodo STRAIN e agli esiti riportati nell'allegato 25 si ritiene necessario esporre le seguenti considerazioni:

- In primo luogo, da un punto di vista metodologico, si rileva che nella pubblicazione "Tecniche e metodi per la realizzazione della Rete ecologica Regionale" (Malcevschi S., Lazzarini M., 2013, ERSAF), dove si illustrano i campi di applicazione del metodo, si precisa che *"Nel processo multifunzionale di bilanciamento dei danni prodotti da nuove trasformazioni del suolo, l'obiettivo prioritario è costituito dalla ricostruzione delle tipologie di Unità ambientali e dei loro complessi danneggiati. Tuttavia **non sempre questa operazione è possibile o ragionevole. Infatti, alcune tipologie di Unità ambientali (per esempio le torbiere) non possono essere ripristinate in tempi ragionevoli e per altre tipologie non sono disponibili le superfici adatte"***; tale limitazione si ritiene possa applicarsi anche alla brughiera, un habitat che richiede particolari condizioni pedoclimatiche che, come sopra ampiamente discusso, trova nell'area di espansione una delle pochissime zone rimaste a vocazionalità "molto alta" e "alta".
- Entrando nel merito delle valutazioni, mentre l'analisi delle alternative (Allegato 20) fa rilevare per la soluzione 7 le maggiori *interferenze con aree ad elevata naturalità*, l'applicazione del metodo STRAIN mostra che confrontando il Valore Ecologico Complessivo delle diverse alternative, l'alternativa 7 restituisce il VEC più elevato, pari a 599 ha eq. (tab. 11); tale valore è però ottenuto ricomprendendo nel calcolo le superfici oggetto degli interventi di mitigazione ambientale previste. Entrando infatti nel dettaglio dei calcoli effettuati si rileva che **la differenza tra il VEC dello stato attuale, 1.219,91 ha eq, e quello dello stato post operam, 972,02 ha eq, è pari a 292,89 ha eq. Il bilancio ecologico della trasformazione risulta quindi negativo**, ossia il valore delle unità ambientali dello scenario futuro è minore di quello delle unità ambientali presenti attualmente nell'area, in conseguenza della realizzazione di nuove superfici artificiali. Il valore pari a 599 ha eq risulta invece dalla differenza tra il VEC ante operam e il post opera mitigato, pari a 1818,78 ha eq. Fra l'altro l'inclusione delle superfici oggetto di intervento mitigativo è stata prevista solo nell'alternativa 7, non considerando che a fronte dell'ampliamento dell'area cargo e dell'impatto complessivo di questo intervento, anche le altre alternative dovrebbero essere mitigate e di conseguenza, se si fossero incluse le compensazioni anche nel calcolo delle alternative 2 e 4, queste avrebbero ottenuto un valore ecologico maggiore.
- Da un punto di vista metodologico, si rileva inoltre che, per quanto riguarda l'alternativa 7 (Allegato 25) il calcolo del Valore Naturalistico dell'area Danneggiata (VND) ha previsto oltre ai 40 ha di superficie effettivamente persa, anche la superficie interessata dalle mitigazioni ambientali (108 ha), per un totale di 148 ha. Dal momento che per il calcolo del VND si tiene conto dell'area complessiva di intervento, aver incluso le aree di compensazione nel calcolo ha portato ad una diminuzione del VND dell'area danneggiata.

In sintesi, rispetto alla valutazione delle alternative e agli esiti dell'applicazione del metodo STRAIN, fermi restando i dubbi rispetto all'effettiva applicabilità dello stesso in merito alla soluzione di ampliamento a sud del sedime, che coinvolge habitat di grande valore ecologico e di estrema rarità e replicabilità, **si ritiene che l'individuazione dell'alternativa 7 come soluzione migliore risenta ancora di uno sbilanciamento dei vantaggi da un punto di vista tecnico e operativo a discapito di impatti ambientali non mitigabili, nemmeno a seguito degli interventi di miglioramento ambientale proposti, che fra l'altro coinvolgono per gran parte ambiti posti in adiacenza o a contorno del perimetro del nuovo sedime e della SP14, senza tenere in adeguata considerazione gli impatti negativi determinati dalle attività aeroportuali nel cuore di un'area che attualmente è poco disturbata dalla presenza antropica, se non per il sorvolo degli aerei nella zona più a est e per la presenza di fruttori che si muovono esclusivamente lungo i sentieri.**

Relativamente all'impatto del Masterplan sulla **connettività ecologica** nell'Allegato INT-006 si attribuisce ai previsti interventi di inserimento ambientale previsti dal Piano *"il complessivo miglioramento dell'area dal punto di vista floristico-vegetazionale, e quindi degli habitat, in quanto a fronte di una sottrazione di un'area di 40 ha, in buona parte degradata, si ha il miglioramento di un'area di 108 ha. Anche per quanto riguarda la*

*fauna, sebbene la sottrazione di habitat disponibile si rifletta negativamente sulla dinamica delle popolazioni presenti, il miglioramento della qualità di un'ampia zona, sempre all'interno di un elemento primario della RER, porta a favorire non solo le specie già presenti, ma si potrebbero creare nuove fonti trofiche e/o siti di riposo/rifugio e/o siti idonei alla nidificazione per altre specie faunistiche presenti in zone limitrofe".*

Rispetto a tale affermazione, si ritiene che sebbene gli interventi citati possano contribuire ad un miglioramento della qualità complessiva delle aree interessate, la conformazione dell'area di espansione a "dente" rappresenta, come già sopra rimarcato, un elemento di frammentazione a livello locale perché si incunea profondamente in un ambito ad oggi omogeneo e anche l'area oggetto di mitigazione ad ovest del Cargo, di fatto rimarrà interclusa fra la exSS336, il confine del sedime esistente e il lato ovest dell'area di espansione, determinando una diminuzione del suo valore ecologico e del suo ruolo in termini di connettività.. Oltre a quanto già evidenziato la presenza ingombrante dell'area cargo e della SP14 che arriveranno fin nel cuore della brughiera potranno anche portare ad un maggiore rischio di ingressione di specie esotiche, individuate come uno delle cause principali di perdita di biodiversità, come rimarcato anche negli studi a supporto dello SIA, che individuano nella presenza di *P. serotina* uno degli elementi di degrado della brughiera.

Considerato quanto sopra si ribadisce nuovamente quanto già evidenziato nel precedente parere rispetto al fatto che la scelta di sviluppare l'alternativa 7 determina un eccessivo consumo di suolo, incrementando la frammentazione e minacciando la continuità territoriale in un ambito caratterizzato da habitat ormai divenuti rari e su cui andrebbero incrementate le forme di tutela e non l'ulteriore riduzione.

Rispetto alla localizzazione degli interventi di mitigazione si ribadiscono i dubbi già espressi sia per la vicinanza con le opere infrastrutturali e i conseguenti impatti connessi all'esercizio aeroportuale, sia per la frammentazione indotta da tali opere agli habitat che dovrebbero essere oggetto di riqualificazione; oltre al fatto che tali aree vengono individuate in un ambito già identificato come "area strategicamente vincolata per l'eventuale realizzazione della terza pista", sebbene nell'Allegato INT-0006 si affermi che "I nuovi habitat, alcuni di interesse comunitario, ricostituiti nell'intorno della nuova area cargo, a seguito delle mitigazioni previste, quindi non saranno sottoposti a futuri progetti di espansione aeroportuale".

**Sulla base di tale affermazione si riterrebbe quindi che anche l'area interna al sedime "strategicamente vincolata per l'eventuale realizzazione della terza pista" non sarebbe più sottoposta a progetti di espansione aeroportuale, rendendo quindi possibile- con i dovuti approfondimenti – destinarla all'ampliamento dell'area cargo attraverso una razionale e ottimale riorganizzazione degli spazi interni al sedime aeroportuale.**

**Viceversa, qualora l'affermazione sopra riportata fosse inesatta, renderebbe – in caso di un 'ulteriore futuro sviluppo aeroportuale –inadeguata sin da ora la localizzazione delle suddette mitigazioni.**

Oltre a quanto proposto volto alla puntuale riqualificazione degli ambienti naturali presenti nell'area intorno al sedime era stato richiesto di inserire "altresì misure di compensazione volte a compensare l'occupazione, impermeabilizzazione e la perdita di suolo naturale, attraverso il recupero di aree dismesse/impermeabilizzate e la decostruzione di superfici edificate.

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

Nell'elaborato INT-006 non viene dato riscontro alla soprarichiamata richiesta avanzata dal Parco.

Nell'elaborato INT-002 che pone la stessa richiesta, si afferma che "gli interventi previsti, in ragione della loro estensione areale e del beneficio quantificato secondo il metodo STRAIN, possano ragionevolmente

*ritenersi pienamente compensativi del consumo di suolo non reversibile derivante dalla Nuova area cargo, senza con ciò necessitare di ulteriori interventi'.*

Al di là che per uniformità, la stessa trattazione avrebbe dovuto avvenire in entrambi gli elaborati e a prescindere dalle criticità già esposte circa l'applicabilità del metodo STRAIN e le modalità di calcolo del grado di impermeabilizzazione (come evidenziate successivamente), si ritiene che **quanto previsto non compensi in maniera adeguata l'impatto connesso al consumo e impermeabilizzazione di suolo andando ad intervenire già su aree naturali e permeabili.**

- **INQUINAMENTO ACUSTICO**

Rispetto alla tematica in questione, si evidenzia quanto segue:

- **ricadute rumore lato aria**

Il modello utilizzato tiene conto dell'evoluzione tecnologica, ipotizzando uno schema di *replacement* degli aeromobili, caratterizzato dalla progressiva sostituzione di velivoli rumorosi con altri relativamente più silenziosi. I risultati ottenuti sono riportati nella tabella e nella figura seguenti. Come si osserva l'evoluzione relativamente moderata dei movimenti aerei, unendosi al ricambio tecnologico degli aeromobili, appare in grado di non determinare un peggioramento delle condizioni di rumorosità dell'aeroporto lato aria rispetto ai livelli odierni.

Stazione	AEDT -dB(LVA) basilico	AEDT -dB(LVA) 2035	Differenza
Asago - Cimitero	58,0	57,4	-0,6
Casorate - Cimitero	53,6	53,4	-0,2
Casorate - Via Monte Rosa	61,0	61,0	+0,0
Ferno - Via Menzicco	61,9	62,9	+1,0
Lonate - Cimitero	63,6	63,2	-0,4
Lonate - Via Santa Savina	63,5	63,3	-0,2
Somma - Maddalena	54,3	53,6	-1,7
Somma - Magazano	58,0	58,2	+0,2
Somma - Rodari	58,1	58,0	-0,1
Somma - Via Cabeanago	58,3	57,9	-0,4

Rumore aeronautico (LVA): scenario di progetto (2035) Fonte: SEA

**E' comunque opportuno evidenziare che i risultati presentati corrispondono, in buona sostanza, ad un offset quasi totale degli avanzamenti tecnologici attesi sul versante della rumorosità degli aeromobili, generato dall'incremento dei movimenti aerei, senza miglioramenti sostanziali delle condizioni di esposizione al rumore nelle zone circostanti all'aeroporto.**

- **ricadute rumore lato aria**

**E' da sottolineare come lo Studio d'Impatto non contenga alcuna verifica di dettaglio relativa al rumore ferroviario, né agli impatti acustici su parti della rete stradale impattata, ma non presi in esame nemmeno in sede di monitoraggio da parte degli Enti proprietari (ad esempio la SS336dir. tra Malpensa e Mercurio).**

- **QUALITÀ DELL'ARIA**

L'allegato 22 si compone di tre parti: a) un inquadramento storico dell'inquinamento atmosferico nell'area, b) la presentazione delle misure di inquinanti atmosferici effettuate dall'Università Milano-Bicocca sul sedime

aeroportuale (centro piste e terminal), c) la presentazione dei risultati delle simulazioni modellistiche effettuate con il modello LASPORT.

Rispetto a tale documentazione si osserva quanto segue.

- Con le misure a centro pista e nell'area terminal, si è cercato di dimostrare la tesi che l'inquinamento di fondo nelle aree limitrofe è già eccessivamente alto e che le concentrazioni degli inquinanti sul sedime aeroportuale sono minori che nelle aree limitrofe. Ma le stazioni che sono state scelte come riferimento "bianco" sono poste sottovento a MXP e come tali sono affette esse stesse dalle ricadute degli inquinanti di Malpensa. Se non si dimostra (ad esempio con una analisi della direzione di provenienza del vento, che non è stata fatta) che le stazioni di "bianco" sono veramente non influenzate da MXP e hanno lo stesso profilo emissivo delle stazioni dei paesi vicini a MXP (=le stazioni sono omogenee), si crea un cortocircuito logico che porta a definire la tesi sempre vera. A questo si aggiunga che le metodologie adottate per le misure sul sedime rivelano dettagli che lasciano supporre sottostime delle concentrazioni reali (es. inadeguato collocamento degli strumenti per la presenza di barriere schermanti, asciugatura dell'aria campionata, mancanza di misure essenziali come la direzione di provenienza del vento, ecc...). Inoltre, alcune metodologie di misura non permettono una comparazione diretta le misure di ARPA (es. campionatori passivi, OPC, CPC).
- Altra limitazione dello studio è il fatto che non è stato minimamente preso in considerazione il fatto che la sorgente di BC attribuita a BB possa essere interna all'area aeroportuale stessa (cosa che si sarebbe potuta facilmente verificare analizzando le direzioni del vento).
- Lo studio rivela tuttavia che l'attività aeroportuale causa un aumento della frazione fine ed ultrafine del PM di oltre 5 volte rispetto al fondo, e questo fatto non può essere minimizzato perché queste frazioni contengono le componenti tossicologicamente più pericolose.
- Si rivela inoltre che l'attività aeroportuale eleva significativamente le concentrazioni di ozono, fatto particolarmente rilevante per la vegetazione del Parco Ticino perché l'ozono è l'inquinante fitotossico più pericoloso in assoluto. Alla luce di ciò appare incomprensibile la scelta di escludere l'ozono dalle specie gassose considerate nelle simulazioni modellistiche.

Al contrario, le misure del periodo "Bridge 2019" di cui all'Allegato 37 "Esecuzione di campagne di monitoraggio della qualità dell'aria mediante mezzo mobile presso gli aeroporti di Linate e di Malpensa", paiono soffrire meno delle limitazioni metodologiche illustrate poc'anzi e, se si eccettua la schermatura da parte degli edifici aeroportuali per la stazione ATM01 e la collocazione relativamente lontana dalle piste per ATM02, paiono condotte ad arte.

Si rileva un inequivocabile aumento delle concentrazioni di NOx all'interno dell'aeroporto rispetto alle aree limitrofe (es. Ferno), mediamente 3 volte superiori con picchi anche di 10 volte (07/10/2019). Lo stesso per il PM10 che risulta mediamente il 10% superiore rispetto a Ferno e il 35% superiore rispetto a Saronno. Questo smentisce quanto riportato nell'Allegato 22 Studio Atmosferico e conferma il sospetto -sopra riportato- di sottostime nelle misure contenute in tale documento.

Va inoltre segnalato che nelle misure "Bridge 2019" si osserva una scarsa correlazione tra i livelli di PM misurati e l'intensità del traffico veicolare (Figure 59 e 60), argomento che smentisce ulteriormente gli assunti di UNIMIB.

Ci si rammarica del fatto che queste misure non siano state affatto prese in considerazione nello Studio Atmosferico, perché pur se effettuate in un periodo poco significativo per evidenziare picchi di NOx o Ozono (fine estate), sarebbero comunque state un utile riferimento.

Le simulazioni modellistiche sono state effettuate utilizzando il modello LASPORT di una società di consulenze privata tedesca. Tuttavia, le eccessive semplificazioni adottate in fase di impostazione del modello (es. approccio flat terrain, inadeguata descrizione dei profili verticali del vento e delle variabili termodinamiche, inesatta descrizione della instabilità e della turbolenza in quota, descrizione di una sola rotta di atterraggio/decollo, incompleta caratterizzazione delle emissioni del traffico veicolare, mancata rappresentazione delle trasformazioni secondarie, eccessiva ristrettezza del dominio di calcolo, ecc.) hanno

causato l'incapacità del modello di predire le concentrazioni misurate sul sedime aeroportuale. Le concentrazioni predette appaiono fortemente sottostimate: le concentrazioni degli NOx a centro pista sono 3 volte più basse di quelle misurate, mentre il PM10 predetto è addirittura 80 volte (ottanta!) più basso del misurato, e il benzene 40 volte più basso.

La tesi che le concentrazioni previste del modello rappresentino solo la quota di inquinamento attribuibile a MXP, mentre la differenza con le misure sia da attribuire all'intrusione di inquinanti dalle aree limitrofe esterne al sedime aeroportuale, non è credibile. E non lo è alla luce del fatto che l'applicazione dello stesso modello (LASPORT) in altri contesti aeroportuali (es. aeroporto di Zurigo) ha riportato predizioni modellistiche delle concentrazioni di inquinanti sul sedime perfettamente in linea con le misure (Duchene and Fuller, 2011; Janicke et al., 2007).

**Le stime fatte a MPX sono dunque distorte e non rappresentative della realtà, e nessun tentativo è stato fatto per ritrarre il modello.**

Con le limitazioni appena rilevate, si aggiunge che le emissioni dei velivoli predette per il periodo di Baseline2018 sono sottostimate anche del 40% rispetto a quelle dell'inventario regionale.

E, ancora, che le simulazioni per lo scenario post operam ("2035") presentano una incongruenza: come è possibile che un peggioramento delle emissioni complessive abbia potuto causare un miglioramento generale della qualità dell'aria nelle aree limitrofe? Evidentemente un qualche errore nel *run* del modello ha ulteriormente invalidato i risultati.

Infine, la modalità scelta dagli autori per valutare le concentrazioni future degli inquinanti nei siti limitrofi risente del fatto di non aver riconosciuto che le stime del modello sono distorte al ribasso. A titolo di esempio se si riscalano le previsioni del modello alle disparità osservate con le misure, le concentrazioni future aumentano: ad esempio a Lonate l'aumento della concentrazione degli NOx post operam è di 15.73 ug/m<sup>3</sup>, e non 2.07 ug/m<sup>3</sup> come riportato dagli autori, un aumento 8 volte maggiore di quello riportato in Tabella 75.

L'analisi di tutta la documentazione relativa alla componente atmosferica, in particolare l'Allegato 22, mostra dettagli che portano a concludere che **gli impatti degli inquinanti atmosferici previsti siano stati sottostimati perché sono state adottate eccessive semplificazioni nell'impostazione del modello di calcolo e quest'ultimo non è stato in grado di predire le concentrazioni misurate.**

**In ogni caso il fatto che allo stato attuale la soglia critica per la protezione degli ecosistemi naturali di 30 ug/m<sup>3</sup> di NO<sub>2</sub> sia già superata non giustifica il "tanto peggio", ma dovrebbe stimolare ad individuare dei seri piani di risanamento della qualità dell'aria, piani che sono decisamente incompatibili con un ampliamento delle emissioni nell'area.**

#### • **OSSERVAZIONI ALLE ANALISI PAESAGGISTICHE**

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

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

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

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

Con la richiesta di approfondimenti si era segnalato che tale affermazione risulta totalmente priva di fondamento e di alcun tipo di giustificazione, laddove raffrontare la superficie puntuale di un intervento alla superficie totale del Parco, inevitabilmente – come solo dato numerico – dà un valore irrisorio, ma privo di

alcun significato. Diverso se tale valore venisse rapportato alla qualità, specificità del tipo di paesaggio e di habitat sottratto e presente nell'immediato contesto territoriale circostante.

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

Le integrazioni presentate considerano il Piano paesaggistico del Parco, ma ribadiscono come l'area sia interessata da una netta prevalenza di comunità vegetali costituite da elementi di scarso valore floristico e ecologico rispetto a quelli che ancora conservano intatta la loro connotazione naturalistica.

## OSSERVAZIONI

Di nuovo si ribadiscono le considerazioni già espresse rispetto ad un **presupposto erroneo di partenza e ad un'impostazione che non considera il paesaggio nella sua complessità di relazioni e interrelazioni con le altre componenti ambientali**, che non tiene conto dei suoi valori materiali (biodiversità e unicità) e immateriali (storico-culturali), della percepibilità da parte delle comunità locali. Ciò porta inevitabilmente a sottostimare l'impatto anche paesaggistico della proposta di ampliamento a sud dell'area cargo. Nelle integrazioni non sono stati forniti ulteriori rendering oltre a quelli già riportati nell'allegato PAR.AL03 che danno solo una visuale dall'alto, mentre mancano simulazioni e visuali da terra, inserite nel contesto naturale attuale al fine di avere una reale percezione della trasformazione (quelle già inserite nel SIA sono assunte da visuali poco significative rispetto alla localizzazione dell'intervento).

Le integrazioni non si rapportano altresì con le previsioni del PVP/PTR di Regione Lombardia, adottato con D.C.R. n. 2137 del 2/12/2021, che, come già evidenziato, individuano come obiettivo dell'ambito di paesaggio la **salvaguardia delle brughiere di Gaggio e Tornavento, ultimi lembi delle brughiere lombarde che un tempo ricoprivano un'estesa porzione del territorio.**

**Né possono essere considerate conformi e coerenti con tale obiettivo le misure di miglioramento ambientale previste dal Masterplan che dovrebbero proprio riqualificare tali habitat (in uno scenario di incertezza rispetto alle tempistiche e al successo di tali interventi), ma a fronte di un'importante e irreversibile sottrazione di parte della stessa.**

**Peraltro i documenti di pianificazione regionale sopra richiamati non includono il tema dell'eventuale ampliamento dell'aeroporto, confermando il fatto che lo stesso non sia stato valutato neppure in sede di pianificazione territoriale e paesaggistica**

- **CONSUMO E IMPERMEABILIZZAZIONE DI SUOLO**

In allegato 5 "Quantificazione del consumo di suolo e indici di impermeabilizzazione", vengono così determinati i valori di impermeabilizzazione del suolo:

### 1.3 Configurazione Masterplan 2035

A seguire si sintetizzano i principali valori derivanti dall'analisi della configurazione finale del Masterplan 2035:

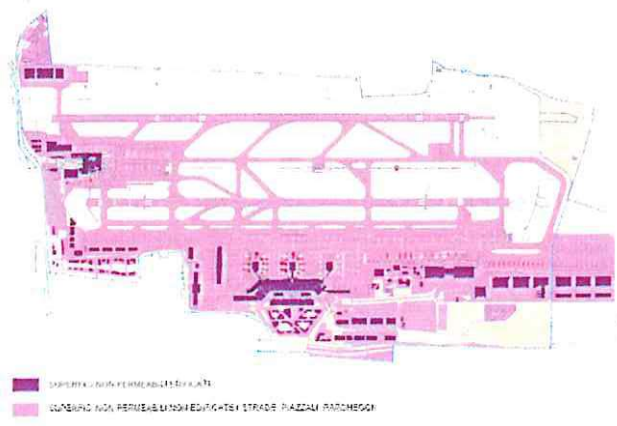
SUPERFICIE TERRITORIALE SEDIME AEROPORTUALE MP 2035: ca. 13.100.000 mq

di cui SUPERFICIE PERMEABILE: ca. 6.642.787 mq = 50,70%

di cui SUPERFICIE NON PERMEABILE: ca. 6.457.213 mq = 49,30%

INDICE PERMEABILITA' TERRITORIALE\* = 0,51

\*Indice di Permeabilità (Ip) = Superficie permeabile/ST



Disegno dell'elaborato relativo al consumo di suolo Masterplan 2035



#### 1.4 Approfondimento sull'area di nuova acquisizione per sviluppo cargo

In questo paragrafo vengono determinati i principali valori derivanti dall'analisi della nuova area annessa al sedime aeroportuale, destinata all'espansione della Cargo City esistente.

Nella configurazione di sviluppo finale al 2035, si rilevano i seguenti valori:

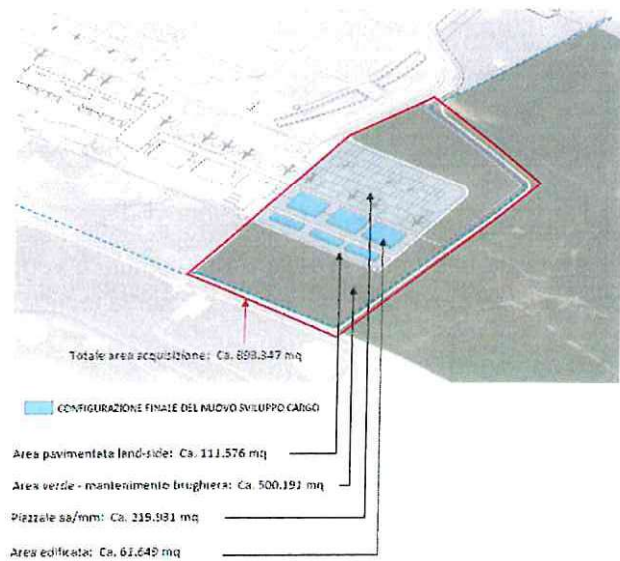
SUPERFICIE TERRITORIALE ACQUISIZIONE: 893.347 mq (ca. 80 ha)

di cui SUPERFICIE PERMEABILE: 590.191 mq = 66,00%

di cui SUPERFICIE NON PERMEABILE: 303.156 mq = 34,00%

INDICE PERMEABILITA' TERRITORIALE della sola area acquisita\* = 0,66

\*Indice di Permeabilità:  $I_p = \text{Superficie permeabile} / \text{ST}$



Da questo conteggio e dall'immagine successiva non è chiaro se sia incluso nella superficie non permeabile anche il nuovo tracciato della SP 14.

Rispetto a tale conteggio che prende come riferimento l'intera superficie oggetto di acquisizione (893.347 mq) si rileva che in realtà l'area verde di mantenimento considerata non dovrebbe essere compresa nel conteggio, tenuto conto che con l'avvicinamento della viabilità alle piste sarebbe anche esclusa nell'ultima proposta di ampliamento del sedime aeroportuale (con le dovute specifiche e criticità già fatte rilevare in precedenza relativamente allo spostamento di tracciato della SP 14). **Stralciando tale area l'indice di permeabilità si riduce notevolmente. Tale indice ricalcolato dovrebbe altresì essere ricalcolato anche rispetto alle altre soluzioni alternative di sviluppo dell'area Cargo.**

**Peraltro si segnala che l'allegato oltre ad affrontare "in maniera discutibile" il computo dell'impermeabilizzazione, non fornisce alcuna considerazione rispetto al tema consumo di suolo che non è automaticamente equiparabile al suolo impermeabilizzato, ritenendo che anche la porzione "permeabile" all'interno del sedime aeroportuale costituisca comunque consumo di suolo.**

**Come già precedentemente affermato, si ritiene che solo le misure di compensazione previste con il Metodo STRAIN non compensino in maniera adeguata l'impatto connesso al consumo e impermeabilizzazione di suolo andando ad intervenire già su aree naturali e permeabili. Di tale aspetto non si è tenuto conto nell'analisi delle soluzioni alternative.**

#### **PIANO DI MONITORAGGIO**

Data la complessità delle richieste e delle osservazioni di cui sopra che non portano ad un quadro progettuale condiviso, si ritiene in questa sede di rimandare ad una fase successiva la definizione del Piano di Monitoraggio Ambientale che dovrà essere verificato, per le componenti ambientali di interesse, anche dal Parco del Ticino.

#### **CONCLUSIONI**

A fronte delle osservazioni di cui sopra e per le motivazioni ivi contenute, si propone di esprimere **parere negativo** in merito al Masterplan 2035 – Aeroporto di Milano Malpensa

Il Direttore  
dott. Claudio De Paola



Il Responsabile  
Settore Pianificazione Paesaggio e GIS  
dott.ssa Francesca Trotti



Il Responsabile  
Settore Vegetazione e Boschi  
dott. Fulvio Caronni



Il Responsabile  
Settore Gestione Siti Natura 2000  
dott.ssa Valentina Parco







**PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO**  
*Sviluppo sostenibile*  
*Tutela della biodiversità e dell'ambiente, qualità della vita*

**Proposta di deliberazione N.704 del 09/12/2021**

**Deliberazione Consiglio di Gestione N° 130 del 13/12/2021**

**Oggetto:**

**PARERE IN MERITO A "AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035"  
 DA RILASCIARSI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI  
 IMPATTO AMBIENTALE NAZIONALE COMPRENSIVA DI VALUTAZIONE DI  
 INCIDENZA . PROCEDURA VIA NAZIONALE ID 5359**

Il Responsabile del procedimento: \_\_\_\_\_

Sulla proposta di deliberazione i sottoscritti esprimono ai sensi dell'art.49, 1° comma del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, i pareri di cui al seguente prospetto:

Parere	Testo	Esito	Data	Il Responsabile	Firma
TECNICO	PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA	Favorevole	13/12/2021	FRANCESCA TROTTI	

Note: \_\_\_\_\_



Il presente verbale di deliberazione viene letto, approvato e sottoscritto come segue:

IL PRESIDENTE

F.to Dott.ssa Cristina Chiappa

IL SEGRETARIO

F.to: Avv. Antonella Anzecchiarico

Copia conforme all'originale, per uso amministrativo.

Magenta, li 13 DIC 2021



IL DIRETTORE

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che il presente atto è stato pubblicato all'Albo Pretorio online dell'Ente, ai sensi dell'art. 32 della legge 69/2009.

dal \_\_\_\_\_ al \_\_\_\_\_

Magenta, \_\_\_\_\_

IL DIRETTORE

(Dott. Claudio De Paola)

\_\_\_\_\_

X La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile con le modalità previste dall'art. 134, comma 4 della Legge n. 267/2000.

La presente deliberazione è divenuta esecutiva ai sensi delle vigenti disposizioni di legge essendo decorsi 10 giorni dalla data di inizio della pubblicazione.

13 DIC 2021

Magenta, \_\_\_\_\_



IL SEGRETARIO

(Avv. Antonella Anzecchiarico)



**PARCO LOMBARDO  
DELLA VALLE DEL TICINO  
DIREZIONE**



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

**Spett. Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo  
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale**

c.a. Dirigente  
Dott. Giacomo Meschini

[CRESS@PEC.minambiente.it](mailto:CRESS@PEC.minambiente.it)

Magenta, 13 dicembre 2021 Prot. n. assegnaz. PEC /int. n. 505int

**Oggetto: "AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035" - Procedura di Valutazione di  
Impatto Ambientale Nazionale comprensiva di Valutazione di Incidenza.  
PROCEDURA VIA NAZIONALE ID 5359  
INVIO DELIBERA CDG N. 138 DEL 13.12.2021**

Richiamata vs nota prot. 126246 del 16/11/2021 (ns prot. 11549 del 17/11/2021) con cui è stato richiesto agli Enti competenti la trasmissione del parere di competenza nell'ambito della procedura in oggetto.

Con la presente, si trasmette copia conforme della Delibera di Consiglio di Gestione n. 138 del 13.12.2021 ad oggetto: PARERE IN MERITO A "AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035" DA RILASCIARSI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE NAZIONALE COMPRESIVA DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA . PROCEDURA VIA NAZIONALE ID 5359.

Distinti saluti.

Il Presidente

Dott.ssa Cristina Chiappa

Allegato: Delibera CdG n. 138 del 13.12.2021

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa*