



**AREA TECNICA  
SETTORE TERRITORIO**

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

Referente pratica:  
Dott.ssa Lorena Perri  
Tel. 0332.252692

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

**Ministero della Transizione Ecologica**  
Direzione Generale valutazioni ambientali  
Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS  
[va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

**Regione Lombardia**  
Direzione Generale Ambiente e Clima  
U.O. Valutazione e autorizzazione ambientali  
[ambiente\\_clima@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it)

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

Nell'ambito della procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza statale relativa al progetto in oggetto, si invia il parere della scrivente Provincia assunto con Decreto Dirigenziale n. 175 del 12.08.2022.

Cordiali saluti.

Il Responsabile del Settore Territorio  
Dott.ssa Lorenza TOSON

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

Allegati: Decreto n. 175/2022 e relativo allegato tecnico.

**DECRETO N. 175 DEL 12/08/2022**

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

**IL DIRIGENTE**

**VISTI:**

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

**RICHIAMATI:**

- il Decreto n. 1 del 15.06.2004, modificato con Decreto n. 13 del 24.01.2006, del Direttore Generale, con il quale è stato nominato il gruppo intersettoriale e multidisciplinare in materia di "Valutazione di Impatto Ambientale" e di "Verifica";
- il Decreto n. 85 del 28.09.2011 del Direttore Generale con il quale è stato aggiornato il Gruppo di Lavoro intersettoriale e multidisciplinare in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e di Verifica;
- il Decreto Dirigenziale n. 44 del 28.2.2020 di definizione della microstruttura dell'Area Tecnica, come modificato dal Decreto Dirigenziale n. 227 del 30.9.2021;
- il Decreto Presidenziale n. 275 del 30.11.2021, Attribuzione incarichi dirigenziali a decorrere dal 1° dicembre 2021;
- il Decreto Dirigenziale n. 49 del 17.2.2022, avente ad oggetto Rinnovo dell'incarico di posizione organizzativa del Settore Territorio – Area Tecnica per il periodo 1.3.2022 – 28.2.2023;
- il Decreto Dirigenziale n. 69 del 28.2.2022, Individuazione dei responsabili dei procedimenti e delega di funzioni dirigenziali relativamente ai Settori dell'Area Tecnica, dal 1.3.2022 sino al 28.2.2023;
- il Decreto Dirigenziale n. 240 del 30.9.2021, Individuazione dei responsabili dei procedimenti e delega di funzioni dirigenziali relativamente ai Settori dell'Area Tecnica, dal 1.10.2021 sino al 28.2.2022;
- gli articoli 25, "Criteri generali in materia di organizzazione" e 26 "Segretario Generale, Dirigenti e Direttore Generale" dello Statuto vigente;
- la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 20 del 14.04.2022, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione (DUP) 2022-2024;
- la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 21 del 14.04.2022 relativa all'approvazione del bilancio di previsione finanziario 2022/2023/2024;
- la Deliberazione Presidenziale n. 44 del 14.04.2022, di approvazione del Piano esecutivo di gestione (PEG) 2022/2024;

**RILEVATO** con nota acquisita agli atti in data 07.07.2020, protocollo n. 25623, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero della Transizione Ecologica) ha comunicato a tutti gli Enti competenti l'avvio del procedimento e l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito del progetto di Masterplan 2035 relativo all'Aeroporto di Milano Malpensa, richiedendo contestualmente di presentare parere, ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.lgs 152/2006;

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

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

**PRESO ATTO** che il procedimento è stato caratterizzato dai seguenti passaggi:

- con nota acquisita agli atti in data 09.07.2020, protocollo n. 26075 Regione Lombardia ha richiesto ai sensi dell'art.11 della L.r. 5/2010, nell'ambito della procedura finalizzata all'espressione del parere regionale al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di inviare eventuali contributi, anche finalizzati alla richiesta di integrazioni documentali, al fine di ricomprenderli nelle proprie valutazioni.
- questa Provincia ha inviato a Regione Lombardia, con nota del 21.08.2020, prot. n. 31798, e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero della Transizione Ecologica), con nota del 03.09.2020 prot. n. 33083, il proprio contributo nel quale *"si evidenzia la necessità di rivedere le alternative considerate per l'area di espansione a sud dell'aeroporto, di esaminare in modo più specifico alcuni aspetti legati agli effetti/compatibilità del progetto rispetto al comparto ecosistemi e vegetazione (par. 4.4), viabilità (par. 4.5), risorse idriche (par. 4.6) e rifiuti (par. 4.7). Tali elementi inducono a proporre all'Autorità Competente di richiedere idonei approfondimenti."*;
- in data 14.04.2021 (protocollo ministeriale n. 38041) il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero della Transizione Ecologica) ha comunicato al proponente la necessità di acquisire approfondimenti relativi alla documentazione già prodotta;
- con nota acquisita agli atti in data 16.11.2021, protocollo n. 53520, il Ministero della Transizione Ecologica ha comunicato l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito delle integrazioni trasmesse dal proponente in relazione al progetto e ha richiesto contestualmente di presentare, entro 30 giorni, parere ai sensi dell'art. 24 comma 5 del D.Lgs 152/2006;
- con nota acquisita agli atti in data 18.11.2021, protocollo n. 54201, Regione Lombardia, ha richiesto, nell'ambito della procedura finalizzata all'espressione del parere regionale al Ministero della Transizione Ecologica, ai sensi dell'art.11 della L.r. 5/2010, di esprimere il parere di competenza;
- con nota del 15.12.2021 prot. n. 57743, questa Provincia ha inviato a Regione Lombardia e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il proprio parere assunto con Decreto Dirigenziale n. 281 del 14.12.2021 nel quale si rilevava quanto segue *"L'istruttoria svolta ha fatto emergere, per quanto di competenza di questo Ente, la presenza di impatti ambientali rilevanti su alcune componenti (ecosistemi e biodiversità, viabilità) che non risultano pienamente compensati, ovvero giustificati dall'assenza di alternative. Considerato quanto sopra, si invita l'autorità competente, nel valutare la compatibilità ambientale dell'opera, a privilegiare, per gli interventi di potenziamento del comparto Cargo, le alternative a minore impatto ambientale [così come descritte nell'Allegato "A"], interne al sedime aeroportuale o che comportano ampliamenti minimi dello stesso"*;

**RILEVATO** che a seguito delle criticità evidenziate dai contributi pervenuti da parte di diversi enti, associazioni e privati, Regione Lombardia ha dato avvio ad un'attività di confronto che si è svolta da marzo a giugno 2022 tra comuni del Consorzio Urbanistico Volontario – CUV, Provincia di Varese, Parco del Ticino Lombardo, sulle tematiche ancora aperte, al fine di verificare le ulteriori evoluzioni del progetto e gli impegni di tutti i soggetti e che tale percorso ha portato alla sottoscrizione di un Protocollo di Intesa da parte di Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni del CUV, SEA ed ENAC;

**CONSIDERATO** che la Direzione Generale Valutazioni ambientali del Ministero della Transizione Ecologica, con nota acquisita agli atti in data 25.07.2022 protocollo n. 35208, ha comunicato agli enti interessati l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito delle ulteriori integrazioni volontarie trasmesse dal Proponente e ha richiesto contestualmente di presentare parere entro 30 giorni dalla suddetta nota;

**VISTA**, inoltre, la nota di Regione Lombardia, acquisita agli atti in data 26.07.2022, protocollo PEC n. 35249, con la quale ha richiesto, nell'ambito della procedura finalizzata all'espressione del parere regionale al Ministero della Transizione Ecologica, ai sensi dell'art.11 della L.r. 5/2010, di esprimere il parere di competenza.

**ESAMINATO** lo studio di impatto ambientale nonché tutta la documentazione allegata, comprensiva delle integrazioni volontarie del proponente, pubblicati dal Ministero della Transizione Ecologica sul proprio sito web;

**VALUTATO** il documento tecnico (Allegato A), redatto dal tecnico istruttore, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale, che effettua delle valutazioni sugli elementi che sono stati oggetto di variante/aggiornamento nella nuova documentazione, concentrandosi in particolare sulle componenti per le quali era stata rilevata una criticità nel precedente contributo assunto con Decreto Dirigenziale n. 281 del 14.12.2021.

**RITENUTO**, in conformità a quanto sopra riportato, di concludere che nel complesso, la documentazione prodotta dal Soggetto Proponente ha permesso di identificare lo stato attuale dell'ambiente, di comprendere e valutare in linea generale le caratteristiche degli interventi e i possibili impatti in relazione alle opere di mitigazione proposte. Si rileva che in merito alla valutazione delle alternative progettuali per l'ampliamento di Cargo City, l'esclusione delle alternative ritenute ambientalmente più compatibili si è basata su elementi legati alla safety aeroportuale sui quali non è possibile effettuare delle valutazioni specifiche. Si rimanda, pertanto, all'autorità competente ministeriale e ai soggetti competenti in materia di sicurezza, la decisione circa l'effettiva esclusione di alternative (2/2A) ritenute più compatibili sotto il profilo ambientale;

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

**VISTI:**

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

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

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

**DECRETA**

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

**DI RILASCIARE**, il seguente parere "in merito alla valutazione delle alternative progettuali per l'ampliamento di Cargo City, l'esclusione delle alternative ritenute ambientalmente più compatibili si è basata su elementi legati alla safety aeroportuale sui quali non è possibile effettuare delle valutazioni specifiche. Si rimanda, pertanto, all'autorità competente ministeriale e ai soggetti competenti in materia di sicurezza, la decisione circa l'effettiva esclusione di alternative (2/2A) ritenute più compatibili sotto il profilo ambientale.

*Valutando la sola alternativa 7 si ritiene che gli impatti sul sistema naturale derivanti dall'intervento possano essere ridotti in ragione dell'impegno assunto di "subordinare ed eventualmente rimodulare sulla base degli esiti del monitoraggio e in funzione degli esiti positivi degli interventi di ricostituzione, conservazione e valorizzazione della brughiera" le fasi di sviluppo del Masterplan. A tal fine, si ritiene che il progetto dovrebbe garantire un miglior coordinamento temporale e dimensionale della fase prodromica di compensazione con la fase 1 di espansione e ridurre gli impatti non strettamente necessari allo sviluppo aeroportuale nella prima fase, attraverso la realizzazione di un tracciato temporaneo della S.P. 14 ter più in aderenza alle aree di intervento. Si demanda all'Autorità Competente, sentiti tutti gli enti interessati, la definizione di dettaglio delle condizioni atte a garantire l'efficacia del progetto di compensazione, richiamando le indicazioni fornite ai in Allegato Tecnico. In riferimento agli impatti sulla viabilità, per quanto di diretta competenza della Provincia, si ritiene che, al fine di garantire la necessaria sicurezza della circolazione stradale, l'intervento proposto sulla S.P. 14 ter debba essere rimodulato rispettando i parametri relativi al tipo C2, ma estendendo il tratto di ricalifica almeno fino all'intersezione con la strada comunale"*

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

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

IL DIRIGENTE  
OLIVARI GABRIELE

(Sottoscritto digitalmente ai sensi  
dell'art. 21 D.Lgs. n. 82/2005 e s.m.i.)

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

## **DOCUMENTO TECNICO**

### **1 - PREMESSA**

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

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

Questa Provincia ha inviato a Regione Lombardia e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare<sup>1</sup> il proprio contributo nel quale sono stati richiesti idonei approfondimenti riguardo ai potenziali impatti significativi.

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

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

Questa Provincia ha inviato a Regione Lombardia e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare<sup>2</sup> il proprio parere assunto con Decreto Dirigenziale n. 281 del 14.12.2021 nel quale si rilevava quanto segue *"L'istruttoria svolta ha fatto emergere, per quanto di competenza di questo Ente, la presenza di impatti ambientali rilevanti su alcune componenti (ecosistemi e biodiversità, viabilità) che non risultano pienamente compensati, ovvero giustificati dall'assenza di alternative. Considerato quanto sopra, si invita l'autorità competente, nel valutare la compatibilità ambientale dell'opera, a privilegiare, per gli interventi di potenziamento del comparto Cargo, le alternative a minore impatto ambientale [così come descritte nell'Allegato "A"], interne al sedime aeroportuale o che comportano ampliamenti minimi dello stesso"*.

Considerati i contributi pervenuti Regione Lombardia ha dato l'avvio ad un'attività di confronto (svolta tra marzo e giugno 2022) tra i comuni del Consorzio Urbanistico Volontario – CUV, Provincia di Varese, Parco del Ticino Lombardo sulle tematiche ancora aperte al fine di verificare le ulteriori evoluzioni del progetto e gli impegni di tutti i soggetti. Tale percorso che ha portato alla sottoscrizione di un Protocollo di Intesa "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035 (di seguito Protocollo d'Intesa) da parte di Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni del CUV, ENAC.

<sup>1</sup> Trasmesse rispettivamente con nota del 21.08.2020 prot. n. 31798 e del 03.09.2020 prot. n. 33083

<sup>2</sup> Con nota del 15.12.2021 prot. n. 57743.



In data 20.07.2022 ENAC ha, quindi, trasmesso documentazione ad integrazione di quanto già depositato nel corso dell'istruttoria con la quale ha apportato alcune ulteriori modifiche al progetto di Masterplan 2035, sia in termini di configurazione dell'ampliamento dell'area cargo, sia in relazione al quadro delle mitigazioni e compensazioni territoriali inserite nel progetto di Masterplan 2035.

A seguito di tale trasmissione la Direzione Generale Valutazioni ambientali del Ministero della Transizione Ecologica, con nota acquisita agli atti in data 25.07.2022 protocollo n. 35208, ha comunicato alla Provincia l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito delle ulteriori integrazioni trasmesse dal proponente e ha richiesto contestualmente di presentare parere entro 30 giorni dalla suddetta nota, ai sensi dell'art. 24 comma 5 del D.lgs 152/2006 e s.m.i.

Regione Lombardia, con nota acquisita agli atti in data 26.07.2022, protocollo n. 35249, ha richiesto, nell'ambito della procedura finalizzata all'espressione del parere regionale al Ministero della Transizione Ecologica, ai sensi dell'art.11 della L.r. 5/2010, di esprimere il parere di competenza.

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

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

Il presente allegato tecnico analizza la documentazione integrativa, valutando gli aspetti per i quali si ritiene utile fare delle considerazioni.

## **2 - CONTENUTI DEL PROGETTO**

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

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

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

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

Il Masterplan si pone i seguenti obiettivi tecnici:

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

Rispetto a quanto presentato nelle fasi precedenti le integrazioni volontarie prevedono per il Masterplan 2035 le seguenti modifiche:

- recepimento del decreto con cui è stato riconosciuto l'interesse culturale di "Cascina Malpensa" e conseguente stralcio degli interventi previsti sull'area;
- conferma dell'alternativa 7 quale soluzione per lo sviluppo dell'area cargo con ridefinizione delle aree da includere nel sedime aeroportuale per un totale di 44 ha (piazzole e magazzini);
- rimodulazione degli interventi previsti nelle tre fasi di realizzazione del Masterplan 2035 (2019-2025, 2026-2030, 2031-2035) con anticipazione in fase 1 della realizzazione di una parte delle infrastrutture originariamente previste nella fase 2 (magazzino cargo);
- geometrizzazione della deviazione della S.P.14 secondo i criteri progettuali previsti per una strada di tipologia "C";
- previsione di fruizione pubblica nelle aree a sud-est (margine orientale) non strettamente necessarie all'esercizio aeroportuale e rifunzionalizzazione delle aree di sedime a sud-ovest

(margine occidentale) precedentemente destinate a “Area per futuri sviluppi infrastrutturali” ora destinata a campi fotovoltaici.

### 3 - ATTIVITÀ DEL GRUPPO DI LAVORO INTERSETTORIALE E MULTIDISCIPLINARE

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

### 4 - CONSIDERAZIONI GENERALI

In seguito all'analisi della documentazione fornita si riportano nel seguito le considerazioni, effettuate con il supporto del Gruppo di Lavoro, relative esclusivamente agli elementi che sono stati oggetto di variante/aggiornamento e concentrandosi in particolare sulle componenti per le quali era stata rilevata una criticità nel precedente contributo assunto con Decreto Dirigenziale n. 281 del 14.12.2021.

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

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

#### 4.1. Quadro progettuale e alternative sviluppo area cargo

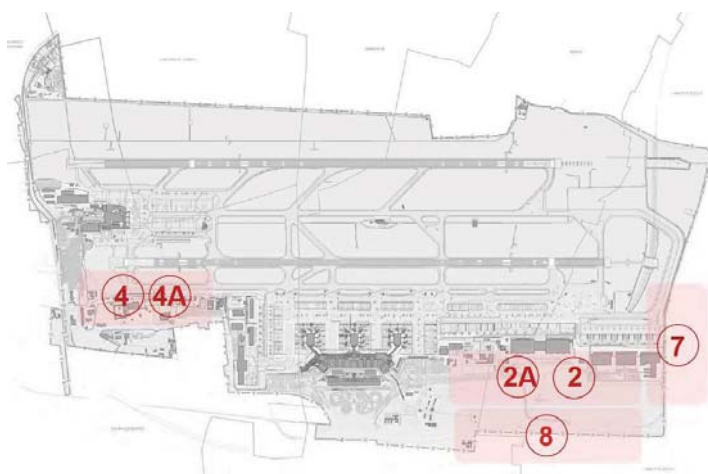


Figura 1: Alternative localizzative di Cargo City considerate dopo la richiesta integrazioni.

Nello SIA (cfr. allegato 20), a seguito della richiesta di integrazioni, sono state analizzate le seguenti alternative:

- **soluzione 2** (configurazione minima) e **soluzione 2A** (configurazione estesa) nell'area a sud-ovest interna al sedime.
- **soluzione 4** (configurazione minima) e la **soluzione 4A** (configurazione estesa) nell'area in Case Nuove a Somma Lombardo;
- **soluzione 8** nell'area a sud ovest esterna al sedime;
- **soluzione 7** nell'area a sud esterna al sedime a Lonate Pozzolo.

A seguito delle valutazioni effettuate il proponente indicava la soluzione 7 quale alternativa preferita sia dal punto di vista tecnico che ambientale.

Sulla base della documentazione fornita, le considerazioni effettuate nel precedente parere provinciale<sup>3</sup> avevano portato a rilevare che gli elementi di preferibilità tecnica dell'alternativa 7 rispetto alla 2/2A e alla 4/4A non costituivano elementi ostativi alla fattibilità e che, pertanto, doveva prevalere la scelta dell'ipotesi a minore impatto ambientale. In relazione alle analisi ambientali compiute nell'istruttoria si rilevava, inoltre, di non poter condividere gli esiti della valutazione in quanto il metodo utilizzato

<sup>3</sup> Parere assunto con Decreto Dirigenziale n. 281 del 14.12.2021



(STRAIN) non era stato applicato in modo adeguato e si individuava l'ipotesi 7 come l'alternativa a maggiore impatto ambientale rispetto alle altre soluzioni proposte (2/2A, 4/4A).

In relazione al quadro delle alternative sopra descritto la documentazione integrativa volontaria (cfr. INT-101 e INT-102) dà conto degli elementi di novità rispetto a quanto indicato nelle precedenti fasi del procedimento.

In primo luogo, si rileva che l'alternativa 8 non viene più presa in considerazione.

Per quanto riguarda l'alternativa 4 (sviluppo in area Case Nuove di Somma Lombardo) si prende atto di come il proponente dichiara che la stessa debba essere definitivamente scartata a causa dell'apposizione del vincolo di interesse culturale su Cascina Malpensa in quanto, l'impossibilità di includere l'area occupata dalla cascina, nonché la presenza del cimitero della loc. Case Nuove, rende le rimanenti superfici disponibili inadeguate alla realizzazione delle piazzole e dei magazzini richiesti per soddisfare la domanda di incremento delle infrastrutture dedicate al settore cargo.

Si rileva, però, che nell'alternativa 4 già proposta, era comunque previsto il mantenimento della Cascina Malpensa, come si evince anche dalla documentazione integrata. Con tale indicazione pare, piuttosto, restare preclusa in questo momento l'alternativa 4A.

Stante quanto sopra, si ipotizza che entrambe le alternative non siano state riproposte per motivi dimensionali, pur non spingendosi ad analizzare esplicitamente alcuna soluzione intermedia tra la 4 e la 4A, per le quali nella documentazione presentata nelle fasi precedenti non si rilevavano criticità rispetto agli *Elementi di Safety delle correlate airport operations* (cfr. allegato 20 pag. 11-13).

La nuova documentazione depositata effettua uno specifico approfondimento che interessa esclusivamente le alternative 2, 2A e 7 analizzando in particolare le criticità relative alla safety e riportando i contenuti salienti del Safety Assessment delle tre alternative (cfr. allegato al documento INT-102). Tale studio, commissionato ad un soggetto terzo che si occupa della progettazione di infrastrutture e dello sviluppo delle valutazioni del rischio aeronautico associato, offre il seguente risultato:

No.	Hazard	Evento	Rating del rischio opzione 2	Rating del rischio opzione 2a	Rating del rischio opzione 7
1	Violazione OLS da parte di aeromobili o edifici	Collisione tra aeromobili durante il decollo o l'atterraggio e aeromobili o edifici	0	0	0
2	RWY incursion a RHP H4/H5 a causa di incomprensioni nelle comunicazioni o nella conduzione dell'aeromobile	Runway incursion con ampio tempo e distanza (nessun potenziale di collisione)	3	3	3
3	TWY incursion da parte di un aeromobile sull'apron	Taxiway incursion con ampio tempo e distanza (nessun potenziale di collisione)	4	7	2
4	Visibilità limitata dalla TWR dei movimenti a terra sulla nuova area cargo	Collisione tra aeromobile e aeromobile o aeromobile e veicolo a causa della visibilità limitata	3	3	3
5	Aumento del numero di aerei e veicoli terrestri vicino alla postazione di de-icing a sud durante le operazioni invernali	Collisione tra aereo e veicolo terrestre vicino alla postazione di de-icing a sud	7	3	3
6	Attraversamento non autorizzato dell'apron o della via di rullaggio da parte di un veicolo sulla strada di servizio	Collisione tra aeromobile e veicolo terrestre	9	7	3
7	Vicinanza degli edifici alle taxiways/taxilanes di nuova costruzione	Collisione tra la wingtip dell'aeromobile e l'edificio dovuta alla deviazione dell'aeromobile dalla centrelina della taxiway	3	3	0
8	Turbolenza (alterazione del profilo/ flusso del vento) causata dai nuovi edifici sul sentiero di avvicinamento finale in condizioni di vento forte	Perdita di controllo degli aeromobili che incontrano turbolenze del vento durante l'avvicinamento finale o l'atterraggio	0	0	0
9	FOD sulla taxiway a causa della vicinanza della taxiway alla recinzione perimetrale	Danni al pneumatico o al motore dell'aeromobile a causa di FOD o FOD che causa danni per via del Jet blast	7	7	3
<b>Totale</b>			<b>36</b>	<b>33</b>	<b>17</b>

Figura 2: Riepilogo Hazard e rischi individuati nello studio di Safety Assessment.

La metodologia applicata, basata sulle linee guida dell'EASA (European Aviation Safety Agency) e dell'ICAO (International Civil Aviation Organization), ha identificato nove hazards per i quali sono state individuate le eventuali conseguenze (rischi) valutandone la probabilità del verificarsi e la relativa severità.

Lo studio si conclude affermando che *“l'opzione 7 ha il più alto livello di safety e da un punto di vista della safety operativa e quindi solo l'opzione 7 può essere ulteriormente considerata”*.

Dalle valutazioni effettuate nel documento (vedi fig. 2), pur concordando nel ritenere l'alternativa 7 come quella a più alto livello di safety, le opzioni 2 e 2A presentano quattro rischi individuati come “accettabili”, tre “tollerabili”, due hazard su cui non è stato individuato alcun evento avverso e nessuna qualificata come “non tollerabile”.

Dato atto che, secondo la matrice stessa, la definizione di “tollerabile” è:

*“Accettabile in ragione della mitigazione del rischio per la sicurezza. Può richiedere una decisione della Direzione Aziendale per accettare il rischio”<sup>4</sup>,*

lo scrivente Ente, non avendo specifiche competenze per effettuare valutazioni in merito all'accettabilità dei rischi individuati, rimanda all'autorità competente ministeriale e ai soggetti competenti in materia di sicurezza, la decisione circa l'esclusione delle alternative 2 e 2A, comunque ritenute più compatibili sotto il profilo ambientale.

### **Fasi di espansione**

La relazione di accompagnamento alle modifiche progettuali proposte da ENAC e SEA come integrazione volontaria a seguito delle osservazioni formulate evidenzia come le modifiche al progetto di Masterplan richiama gli impegni che i proponenti hanno assunto nella sottoscrizione del Protocollo d'Intesa, prevedendo (tra gli altri) un'attuazione per fasi temporali distinte delle opere e degli interventi previsti dal Masterplan stesso, con specifico riguardo alla ricostituzione della brughiera, le fasi di sviluppo del masterplan, successive alla prima, saranno accompagnate dalla verifica degli esiti del monitoraggio ed eventualmente subordinate e/o rimodulate in funzione degli esiti positivi degli interventi di ricostituzione, conservazione e valorizzazione della brughiera<sup>5</sup>.

Si rileva che nella nuova documentazione proposta, il proponente rivede la configurazione di progetto della Fase 1 anticipando di fatto degli interventi originariamente previsti in Fase 2 e, quindi, occupando fin da subito una maggiore superficie (circa 55.000 mq in più rispetto ai circa 110.000 mq già previsti nella fase 1 della precedente configurazione).

Si prende atto che tale scelta si è resa necessaria per la combinazione di diversi elementi (anticipo dei volumi di mercato rispetto alle previsioni di circa 3 anni, crescita del segmento e-commerce superiore alle stime) che hanno portato ad avere maggiori necessità e ad anticipare lo sviluppo; tuttavia, si rileva che la stessa doveva, se non altro, essere strutturata in modo da interessare un'area più uniforme possibile. Infatti, considerato che le fasi successive alla prima sono subordinate all'efficacia degli interventi compensativi, l'occupazione di una maggiore superficie in fase 1 avrebbe dovuto essere progettata in modo più razionale.

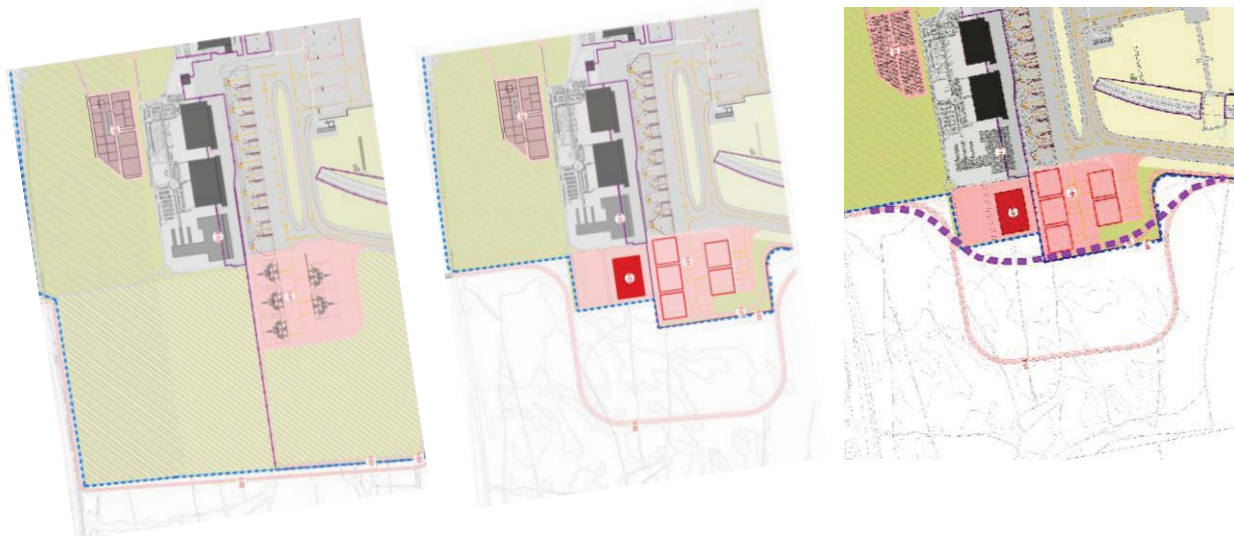
Si evidenzia, in particolare, che nella prima fase verrà realizzato anche il nuovo tracciato della S.P.14 ter che, nella configurazione proposta, determinerà sin da subito una frammentazione dell'ambiente naturale nonché un allungamento del tracciato stradale e un aumento della tortuosità del percorso. Tali criticità, come meglio precisato nei successivi paragrafi, hanno un impatto rilevante, soprattutto se, a causa della mancata riuscita delle compensazioni e/o di una minore crescita della domanda, lo sviluppo non coinvolgesse tutto l'ambito compreso tra l'attuale sedime e la nuova strada.

---

<sup>4</sup> Secondo le linee guida “Integrazione del safety management system nel sistema di gestione dell'organizzazione” sviluppata ed emessa a cura della direzione centrale standardizzazione sicurezza di ENAC - Numero: LG - 2013/1 Ed. n. 1 del 6 Giugno 2013 la definizione di “tollerabile” nell'esempio di matrice di tollerabilità del rischio è “Accettabile in ragione della mitigazione del rischio: devono essere ricercate misure per mitigare il rischio al livello più basso ragionevolmente possibile (ALARP). L'accettabilità del rischio residuale dopo la mitigazione può richiedere l'intervento decisionale della Direzione Aziendale.”

<sup>5</sup> Il testo completo del Protocollo, allegato alla documentazione è il seguente: prevedere un'attuazione per fasi temporali distinte delle opere e degli interventi previsti dal Masterplan stesso. In particolare, in relazione all'espansione dell'area cargo, anche in considerazione della possibilità contingente di utilizzo delle piazzole di sosta e dell'area connessa al T2, di cui è comunque prevista la riattivazione quale terminal passeggeri, il masterplan prevede tre fasi articolate su orizzonte 2025, 2030 e 2035 ciascuna delle quali da subito accompagnata dalla realizzazione dei previsti progetti di compensazione e riequilibrio ambientale. Con specifico riguardo alla ricostituzione della brughiera, le fasi di sviluppo del masterplan, successive alla prima, saranno accompagnate dalla verifica degli esiti del monitoraggio ed eventualmente subordinate e/o rimodulate in funzione degli esiti positivi degli interventi di ricostituzione, conservazione e valorizzazione della brughiera<sup>5</sup>, valutati dal tavolo tecnico.

Per le ragioni sopra richiamate si ritiene, quindi, opportuno rivedere la configurazione del nuovo tracciato così come meglio specificato nel paragrafo 4.3. al fine di adattarlo allo sviluppo della fase 1, considerando che i costi aggiuntivi risulterebbero estremamente contenuti in quanto si tratterebbe di anticipare sostanzialmente una piccola parte dei lavori di fondazione aeroportuale, poi destinata a piazzale e perfettamente compatibile con la sovrastruttura stradale.



**Figura 3: Stralcio Planimetria “MP\_015 Stato di Progetto - Fase 1 2019-2025” a sinistra la versione pubblicata in fase di avvio, al centro quella revisionata dalle integrazioni volontarie e a destra la proposta di revisione del nuovo tracciato.**

#### 4.2. Ecosistemi e biodiversità

A fronte degli approfondimenti effettuati nell’ambito del nuovo documento integrativo al SIA, che conferma come sola alternativa progettuale la soluzione 7 (escludendo le soluzioni progettuali 2, 2A qualificate da un rischio tollerabile), sono state riformulate le misure di compensazione e mitigazione ambientale riferite all’espansione del sedime verso sud.

Richiamando i contenuti del precedente parere si ribadisce che il potenziamento dell’area Cargo City in tale direzione determina un aumento delle superfici artificiali a discapito di quelle naturali vegetate interferendo con l’habitat di brughiera che rappresenta l’elemento di maggior valore da un punto di vista vegetazionale, in quanto costituisce l’esempio più esteso in ambito regionale e la formazione meglio rappresentativa di tutta la Pianura Padana centrale ed occidentale.

La conseguente sottrazione dell’habitat di brughiera esistente, un ambiente peculiare per la riconosciuta rarità botanica e faunistica, costituirà un impatto rilevante, di per sé ritenuto non mitigabile e/o compensabile dal punto di vista prettamente naturalistico in relazione alla sua struttura complessa, espressione di una lenta evoluzione, frutto di una particolare combinazione di fattori e di condizioni pedologiche. Laddove venisse esclusa la presenza di alternative fattibili a minore impatto ambientale e confermata la sussistenza dell’imperativo interesse pubblico alla strategicità dello sviluppo aeroportuale, la sostenibilità del progetto individuata appare inevitabilmente subordinata all’efficacia degli interventi compensativi di riequilibrio ambientale.

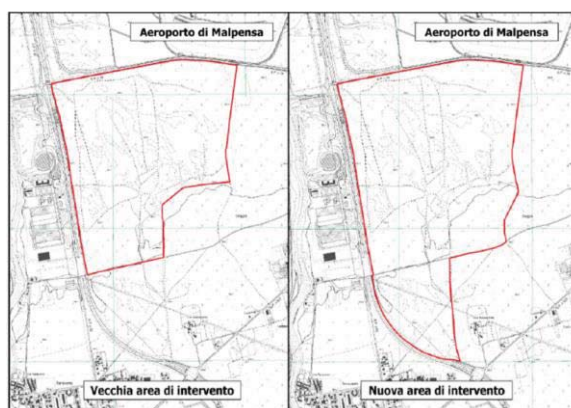
In tale cornice appare significativo esplicitar come le valutazioni effettuate dallo scrivente Ente fanno riferimento ai principi di tutela dettati dalla Direttiva Habitat 92/43/CE<sup>6</sup> in quanto pienamente coerenti e vevoli per la salvaguardia dell’habitat brughiera ed estendibili nel caso di specie secondo tale fattispecie, pur consapevoli che gli stessi non rivestono cogente valore normativo/procedurale in quanto l’habitat non ricade in un sito riconosciuto.

Entrando nel merito delle modifiche proposte, si rileva che la ripianificazione degli interventi prevede un’estensione delle aree oggetto di riquilibrificazione rispetto alla proposta iniziale (che si limitava ad includere la sola porzione delle Brughiere di Malpensa e Lonate) ossia quella ricompresa tra la S.P.14

<sup>6</sup> La direttiva Habitat 92/43/CE, ha come obiettivo *salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali*, (art.2), a fronte dell’incidenza negativa di un intervento (che comporta la sottrazione di un habitat), ammette l’adozione di misure di compensazione unicamente nel caso di assenza di alternative a minor impatto e a fronte della sussistenza di motivi imperativi.

ter a Nord e la via Gaggio a Sud. Nello specifico l'aggiornamento del progetto di compensazione ridisegna la perimetrazione del comparto destinato al miglioramento ambientale, integrandolo con l'annessione degli interi areali di distribuzione degli habitat prioritari 4030 e 9190 (30 h), funzionale a una strutturazione degli interventi più organica ed adeguata alle dinamiche ecologiche del territorio.

Di seguito si riporta una cartografia di confronto tra l'area oggetto di compensazione definita inizialmente e quella proposta:



Le misure compensative ripropongono la suddivisione per ambiti di intervento originaria e la linea generale di progetto con una differenza rispetto all'incremento delle coperture delle comunità vegetazionali da restituire e rispetto alla scelta di escludere dagli habitat target le formazioni boschive ascrivibili al 9160, in relazione alla sua evoluzione integrale a pruneto e la conseguente difficoltà di recupero (la tabella sotto riportata indica le superfici per ciascuna biocenosi *ante* e *post operam*). In sostituzione alla riqualificazione dell'habitat 9160 gli sforzi sono stati concentrati sulla tipologia forestali 9190-B, presente allo stato attuale in forma di superfici frammentate per la progressiva competizione con *Prunus serotina*.

Ecosistema	Ante operam (Ha)	Post operam (Ha)	Variazione rispetto a originale	
Brughiera (Habitat 4030)	25,3	33,4	+8 ha	+32%
Querceti acidofili (Habitat 6210-C)	3,8	17,8	+14 ha	+368%
Prati aridi (Habitat 9190-B)	0,1	0,4	+0,3 ha	+300%
Vegetazione erbaceo-arbustiva	41,0	31,0	+8,1 ha	+32%
Superfici prative non protette	0,8	0,3	-0,5 ha	-63%
Superfici boschive e boscaglia non protette	97,5	68,4	-60 ha	-47%

\*si fa notare che sono state invertite le classificazioni riportate tra parentesi relative a Prati aridi Habitat 6210-C e Querceti acidofili 9190-B

Di seguito si esprimono considerazioni rispetto al progetto di compensazione, utili all'A.C. al fine di esprimere le proprie valutazioni. A tal proposito, si premette che le indicazioni fornite si riferiscono solo a quanto è stato possibile rilevare in questa fase, mentre una più puntuale valutazione degli interventi compensativi e degli obiettivi raggiunti dovrà essere oggetto di discussione del tavolo di lavoro tecnico previsto dal Protocollo d'Intesa e dell'eventuale Osservatorio Ambientale. Si sottolinea, inoltre, che il progetto dovrà essere valutato attraverso un percorso di condivisione con il Parco della Valle del Ticino, Ente territorialmente competente in materia.

### **Rapporto tra fasi di espansione e attuazione progetto di compensazione.**

Rispetto alla riorganizzazione temporale delle fasi, si rileva:

- un'occupazione di suolo maggiore già negli stadi iniziali di espansione, derivante dalla anticipazione di alcuni interventi originariamente afferenti alla fase 2, in relazione a un adeguamento rispetto al trend positivo dei volumi di mercato, non correlata con le superfici oggetto di compensazione nella fase prodromica (attuata contestualmente alla prima fase di sviluppo aeroportuale);



- una apparente discrasia temporale tra l'espansione in fase 2 e le verifiche di monitoraggio rispetto agli esiti positivi degli interventi di ricostruzione dell'habitat di brughiera in fase prodromica di compensazione.

Rispetto al coordinamento tra lo sviluppo dell'area cargo e il progetto di miglioramento ambientale, si evidenzia che l'inizio della fase 2 è prevista 3 anni dopo l'avvio dell'espansione e del progetto di compensazione, che a quel momento non avrà ancora concluso il monitoraggio della fase prodromica teso a verificare l'efficacia delle tecniche di ricostituzione dell'habitat adottate. Infatti, nella fase prodromica, alla ripiantumazione dovrà seguire un periodo di quattro anni per il medesimo monitoraggio.

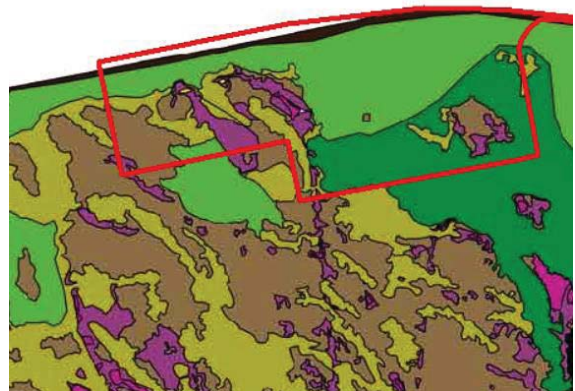
Poiché il successo relativo alla ricostituzione di un biotopo così esigente dipende da una serie di variabili e dalla loro interazione (come peraltro confermato più volte nella documentazione integrativa volontaria), si ritiene opportuno un migliore coordinamento tra fasi di ampliamento del sedime, fasi di compensazione e la verifica dei risultati attesi dalle stesse, in coerenza con l'art. 3-ter del D.lgs. 152/06 "Principio dell'azione ambientale" che raccomanda l'applicazione dei principi della precauzione, prevenzione e correzione dei danni causati all'ambiente<sup>7</sup>.

L'Autorità Competente potrà meglio declinare tali principi (anche in relazione alla propria interpretazione della Direttiva Habitat 92/43/CE inerente alle misure di compensazione per la sottrazione di habitat<sup>8</sup>), definendo nel dettaglio i requisiti temporali e quantitativi delle fasi di compensazione e dettando eventuali, ulteriori, indicazioni specifiche atte a garantire la sostenibilità del progetto nel suo complesso.

Il principio di precauzione auspicato vorrebbe giungere alla verifica di efficacia delle compensazioni prima dell'avvio delle varie fasi di lavorazione, così da accertare la coerenza tra risultati attesi e raggiunti senza interrompere la continuità delle dinamiche ecologiche, pur restando coerente con i contenuti del protocollo d'intesa già richiamati (vedi nota 5).

Considerata l'importanza attribuita nelle ultime modifiche progettuali allo sviluppo per fasi la cui attuazione sarà condizionata, non solo dall'efficacia delle compensazioni (come già detto), ma anche in base all'andamento del mercato e alle possibilità di sviluppo interno al sedime<sup>9</sup>, si ritiene necessario valutare anche l'impatto indotto dal tracciato stradale, nell'eventuale scenario di non prosecuzione della fase 2. La costruzione della nuova viabilità, già in fase 1, infatti, interferisce negativamente con l'habitat 4030, frammentando l'areale di brughiera residuale che verrebbe ad articolarsi in unità discontinue, con un peggioramento della resilienza dello stesso da ricondurre a un'interruzione dei flussi genetici tra popolazioni faunistiche proprie dell'ecosistema a brugo. In attesa degli esiti di monitoraggio degli interventi di riqualificazione/rigenerazione dell'habitat, un approccio cautelativo porta a proporre la costruzione di una viabilità transitoria il più possibile aderente alla configurazione in fase 1. La realizzazione di tale tracciato (come esplicitato nel paragrafo 4.3) anticipa le lavorazioni per la maggior parte già previste per aree poi destinate a piazzale, impattando solo marginalmente sul consumo di suolo.

Valutando, nel merito, le misure di compensazione proposte nelle diverse fasi si rileva che la strutturazione del progetto prevede una fase prodromica in cui nella migliore delle ipotesi verranno riqualificati/rigenerati solo 1200 mq (somma delle superfici di ripristino dell'Habitat 4030 con impiego di stami di brugo e trapianto di *Calluna vulgaris* - paragrafo 9.1 e 9.2 del documento INT-105). Probabilmente il dimensionamento di tale fase non è stato adeguato alla nuova configurazione della prima fase, che comporta la sottrazione di una maggiore superficie di brughiera. (Nell'immagine a destra è riportata la sovrapposizione tra la perimetrazione della fase 1 e il rilievo vegetazionale proposto, in cui l'habitat di Brughiera è indicato in viola).



<sup>7</sup> Tale principio è una declinazione del principio di precauzione di cui all'art. 191 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea.

<sup>8</sup> La norma ministeriale, in aderenza al principio di precauzione, prevede la necessità di concordare ed attuare antecedentemente all'inizio degli interventi le misure di compensazione per il superamento di un parere di incidenza negativo, indicando coefficienti minimi di compensazione da garantire per ciascuna tipologia di habitat/specie di interesse comunitario.

<sup>9</sup> Come precisato, anche, nelle premesse del Protocollo d'intesa.

Si ritiene, quindi che la fase sperimentale non possa considerarsi come completa compensazione della sottrazione di habitat conseguente alla prima fase di sviluppo e, pertanto, si demanda all'autorità competente la valutazione circa la necessità di ridimensionare le superfici di compensazione quantomeno a bilanciamento delle perdite ambientali conseguenti alla fase 1 (espansione del sedime e costruzione della viabilità).

**Indicatori del successo degli interventi di compensazione.** Il successo degli interventi di compensazione, vincolanti rispetto alla realizzazione del progetto<sup>10</sup>, dovrà essere valutato su criteri oggettivi e noti prima dell'avvio delle operazioni per poter permettere sia la corretta pianificazione degli stessi che una imparziale applicazione dei medesimi onde evitare spiacevoli distorsioni o indebite ingerenze a carico dell'operatore economico.

Con tale spirito di chiarezza e collaborazione si ritiene che tali valutazioni siano misurate rispetto alla ricostituzione dell'habitat 4030, in relazione alla peculiarità di tale ambiente, alle coperture esigue a livello europeo e all'incognita di successo degli interventi sperimentali mirati a compensare la contrazione dell'areale derivante dall'espansione aeroportuale. Le altre misure di compensazione vegetazionali, seppur importanti, assumono un peso diverso in relazione alle tecniche di piantumazione consolidate e alle coperture maggiori di areale (in subordine alla ricostituzione della brughiera in termini di importanza segue la riqualificazione dell'habitat 9190).

Gli indicatori di valutazione degli interventi di ripiantumazione della brughiera riportati al paragrafo 9.1 del documento INT-105, dovranno essere implementati da parametri che esprimano lo stato di conservazione dell'habitat, in termini di percentuali non solo riferite alla presenza di specie esotiche, ma di plantule attecchite, espressione della capacità di sopravvivenza dei nuovi impianti, e di caratterizzazione del corteggio floristico che dovrà rispettare la composizione tipica dell'habitat, nei rapporti tra *Calluna vulgaris*, specie guida dominante, cespugli del genere *Genista* e *Cytisus* e contingente a graminoidi tra cui *Molinia caerulea*.

Si valuta opportuno che il rilevamento floristico-vegetazionale venga effettuato in coerenza con le linee guida del protocollo operativo regionale finalizzato al monitoraggio degli habitat di interesse comunitario (Allegato I della Direttiva 92/43/CE) sul territorio della Lombardia, declinazione del Manuale Italiano di Interpretazione degli Habitat del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Tale documento prevede l'applicazione del metodo fitosociologico per il reperimento e l'organizzazione dei dati relativi agli **indicatori di struttura, funzionalità e prospettiva futura di conservazione** (la caratterizzazione dell'habitat, le metodologie di rilievo e lo stato di conservazione sono illustrate da pag. 127 a 135 del documento citato).

Tenuto conto che il proponente dichiara che l'obiettivo degli interventi mitigativi consiste nel ricreare habitat di qualità superiore a quelli attualmente presenti che porteranno ad uno scenario di miglioramento del valore ecologico (cfr. pag. 22 del documento INT-004), relativamente agli habitat ricostruiti, dovranno essere definiti dall'Autorità Competente, sentito il Parco della Valle del Ticino, dei livelli minimi di qualità da raggiungere. Al fine di definire la coerenza tra obiettivi e risultati ottenuti, si suggerisce di misurare il successo degli interventi attraverso i parametri definiti dal soprarichiamato Protocollo Regionale<sup>11</sup>.

In riferimento al cronoprogramma della pianificazione della compensazione (cfr. pag 70 del documento INT-105), si rileva che il periodo di monitoraggio diretto alla verifica del successo della fase attuativa è pari a quattro anni per gli interventi di riqualificazione della brughiera che si riducono a due per la rigenerazione/recupero dell'habitat 4030. Rispetto a tale programmazione, in relazione alla maggiore complessità degli interventi di ricostruzione della Brughiera, si ritiene opportuno parificare la durata del monitoraggio per entrambe le tipologie di ambienti.

In linea con quanto osservato sopra rispetto al tema del monitoraggio, si precisa che pare opportuno ridefinire anche la durata dei monitoraggi sugli interventi effettuati in fase prodromica, portandoli a 4 anni.

**Aree di intervento.** Il progetto di compensazione non mappa a livello cartografico i siti oggetto dell'applicazione delle tecniche sperimentali e l'assetto vegetazionale finale, demandando la miglior definizione delle aree di intervento a una successiva fase progettuale, che si ritiene necessario condividere con il Parco della Valle del Ticino, in qualità di ente territorialmente competente. L'indirizzo di progettazione dovrà privilegiare azioni di recupero e ricostruzione funzionali all'allargamento della sezione del corridoio a brugo, attualmente ridottissimo, per favorire il collegamento tra i due nuclei di

<sup>10</sup> Nella relazione di accompagnamento (INT-101) si dettagliano gli impegni di SEA/ENAC subordinando le fasi di sviluppo agli esiti degli interventi compensativi: "Con specifico riguardo alla ricostituzione della brughiera, le fasi di sviluppo del masterplan, successive alla prima, saranno subordinate ed eventualmente rimodulate sulla base degli esiti del monitoraggio e in funzione degli esiti positivi degli interventi di ricostituzione, conservazione e valorizzazione della brughiera."

<sup>11</sup> In base al Protocollo Regionale la condizione ottimale per gli indicatori di struttura viene raggiunta quando la copertura totale specie tipiche dominanti è >25%, mentre per gli indicatori di funzione quando la frequenza delle specie tipiche indicatrici, strato erbaceo e muscinale > 35%.



brughiera, intervento che garantirebbe nel futuro orizzonte temporale il mantenimento dei flussi genetici e un'areale di brughiera maggiormente stabile e resiliente alla minaccia di chiusura e deterioramento dell'habitat. La protezione della connessione dovrà inoltre essere garantita da interventi mirati, diretti a contenere in modo regolare nelle fasce limitrofe al corridoio la diffusione delle esotiche e della vegetazione arbustiva, che in mancanza di controllo favorisce l'evoluzione dell'habitat verso stadi arbustivi e cambia le condizioni edafiche ed eliofile tipiche del brugo.

**Metodologie per la ricostruzione della brughiera.** Il documento integrativo INT-105 illustra le tecniche sperimentali e/o la combinazione delle stesse da adottare per la ricostituzione/riqualificazione della brughiera rispetto alle diverse tipologie di ambiente: brughiera ben conservata, brughiera degradata, boscaglia e vegetazione arborea arbustiva. Rispetto alle modalità operative, si ritiene opportuno formulare le seguenti osservazioni, atte a garantire maggiori possibilità di successo:

- **Tessitura del terreno:** parallelamente ad analisi indirizzate a determinare l'acidità del terreno, di fondamentale importanza sono le indagini di caratterizzazione del substrato, che deve essere a tessitura mista di ciottoli e sabbie. Qualsiasi intervento su un substrato diverso non può che determinare l'insuccesso degli interventi. Laddove lo strato minerale risulti coperto da uno strato organico, si dovrà provvedere alla sua rimozione completa come preparazione delle superfici a qualsiasi intervento di rigenerazione. Presumibilmente tale situazione sarà riscontrata maggiormente nel caso di interventi su habitat di boscaglia e comunità vegetazionali arboreo-arbustive.
- **Brughiera degradata.** È necessario intervenire tempestivamente su tale ambiente, dove sono ancora riconoscibili i caratteri del biotopo di brughiera e la percentuale di *Prunus serotina* si mantiene entro la soglia del 5% (quantificazione riportata dal SIA per la classificazione del livello di conservazione della brughiera). Contrastare l'evoluzione delle biocenosi a uno stadio iniziale di arbustamento, significa una maggiore probabilità di successo degli interventi; in particolare il contenimento del *Prunus* dovrà essere effettuato tramite eradicazione del tronco e dell'apparato radicale nel caso di individui giovani, mentre per individui più maturi con diametro maggiore di 30 cm si dovrà provvedere alla tecnica della cercinatura. Meno efficaci risultano essere i tagli ripetuti al piede per la capacità rigenerativa legata al ricaccio di polloni. Parallelamente alla lotta al *Prunus*, la riqualificazione della brughiera dovrà prevedere la **scerbatura (diserbo manuale)** di piante annuali e perenni (es. *Solidago*) in un periodo antecedente alla fioritura e per un totale di almeno 3 interventi di eradicazione all'anno e garantire una selezione accurata delle esotiche sotto la supervisione di un botanico.
- **Tecniche per la riqualificazione e la ricostruzione della brughiera.** Si ritiene che la **falciatura (B1)** sia poco adatta se non inutile al contesto, come anche confermato dagli esiti poco incoraggianti delle sperimentazioni in corso promosse da SEA all'interno della brughiera a Nord (pg. 32 del documento INT-105): la mancata risposta al trattamento potrebbe presumibilmente risiedere nel fatto che rispetto al contesto considerato gli esemplari di *Calluna vulgaris* sono troppo invecchiati e quindi non idonei a tale trattamento. Anche la produzione di strame da piantine troppo mature attraverso la tecnica della **rasatura (B4)** non conduce a risultati soddisfacenti. L'**impianto di *Calluna vulgaris* (C5)** è una tecnica costosa in relazione al numero di piante di brugo da piantumare e poco consigliabile per gli svantaggi legati alla difficoltà di radicazione delle plantule al di fuori della zolla, di solito costituita da torba, che una volta disseccatasi fatica a reidratarsi. Inoltre, le piantine attirano ungulati e lepri, che le scalzano dal terreno per cibarsene. Nel caso si decida per alcune aree di ricorrere a tale tecnica, sarebbe quindi auspicabile scegliere plantule cresciute in un substrato minerale. Da ultimo si chiede di riconsiderare la tecnica **Top soil Inversion (C2)**, particolarmente adatta ai suoli forestali ricchi di sostanza organica.

Per quanto riguarda la progettazione delle aree di sedime localizzate a sud-ovest (margine occidentale), pur valutando positivamente la scelta di non destinare tale ambito ai futuri sviluppi infrastrutturali, che privilegia un diverso utilizzo a favore delle energie rinnovabili, si ritiene che tale intervento non possa configurarsi quale contributo significativo alla biodiversità sia per la sua localizzazione interna al sedime sia per l'artificializzazione di buona parte delle superfici (l'ombreggiamento dei pannelli compromette la crescita del prato fiorito).

#### 4.3. Viabilità

Per quanto concerne gli aspetti viabilistici, nelle integrazioni volontarie presentate è stato effettuato uno sviluppo progettuale del tratto di deviazione stradale della S.P. 14 dir, con alcune verifiche preliminari di rispetto del D.M. 5 novembre 2001.

In particolare, viene proposta una strada di tipo C1 nel solo tratto interessato dall'espansione aeroportuale, con una larghezza della sede stradale di mt. 10.50 ed una pista ciclabile in sede propria di mt. 3.00; viene inoltre suggerita l'apposizione di un limite massimo di velocità non superiore a 70 m/h.

Esaminate la documentazione prodotta si rileva che le criticità indicate nel parere già espresso vengano solo parzialmente risolte, in quanto permangono le criticità derivanti dalla perdita di "attrattività" della S.P. 14 dir rispetto alla restante viabilità esistente, legate alla conformazione finale proposta che si ritiene peggiorativa sia dal punto di vista della fluidità di circolazione che della sicurezza stradale.

Le integrazioni nel suo complesso risultano però uno spunto di riflessione per individuare la modalità di risoluzione delle criticità sollevate.

A tal proposito si propongono le seguenti modifiche che possono portare ad un assetto che si ritiene compatibile con l'ampliamento dell'infrastruttura oggetto di valutazione:

- La proposta di intervento attuale è relativa al solo tratto oggetto di espansione aeroportuale, pertanto, si avrebbe un tratto di strada di tipo C1 (larghezza pari a 10.50 m) e un tratto di strada esistente con una larghezza di carreggiata inferiore ai 6 metri. Il PTCP di Provincia di Varese individua come critico il tratto terminale ad Est della SP. 14, fino all'intersezione con la S.P. 40, intersezione che dai dati di incidentalità in possesso di questo Ente, appare necessario adeguare. È evidente come nel suo assetto finale proposto, la S.P. 14 dir avrebbe un tracciato più esteso e tortuoso, con una brusca e significativa variazione della larghezza della carreggiata e senza alcun intervento atto a risolvere le problematiche esistenti già evidenziate nel PTCP. Si ritiene invece che intervenire su tutta la S.P. 14 dir, adeguando il calibro stradale ad una strada di tipo C2 (larghezza pari a 9.50 m) fino all'intersezione con la strada comunale garantirebbe la necessaria sicurezza di circolazione stradale. Il miglioramento porterebbe, nel contempo, a far diventare la S.P. 14 dir una valida alternativa alle altre arterie stradali, consentendo così di non caricarle ulteriormente del traffico indotto. In aggiunta sarà opportuno valutare, come elemento di pregio, un'estensione della riqualificazione stradale fino alla S.P. 40 ricomprendendo eventualmente anche la modifica dell'intersezione a raso tra la S.P. 14 dir e la S.P. 40;
- Rilevato che nelle integrazioni viene individuata una revisione delle diverse fasi di intervento, si ritiene importante adattare le modifiche di tracciato della S.P. 14 dir alle diverse fasi, con particolare riguardo alla prima fase. Questo porterebbe i seguenti aspetti positivi:
  - a. nella prima fase la modifica di tracciato risulterebbe più contenuta, con evidenti vantaggi in termini di tempi di percorrenza e facilità di geometrizzazione del tracciato;
  - b. il consumo di suolo legato alla S.P. 14 dir verrebbe contenuto nella prima fase, in quanto non si modificherebbe l'area nel tratto non oggetto di espansione aeroportuale;Di contro si rileva che i costi aggiuntivi risulterebbero estremamente contenuti, in quanto le lavorazioni legate alla preparazione dei sottofondi e di parte della finitura stradale verrebbero utilizzati senza interventi significativi nella seconda fase di espansione di Malpensa.

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che gli impatti viabilistici creati dall'ampliamento aeroportuale siano sostenibili solo con il recepimento delle seguenti prescrizioni:

- estensione della riqualifica a tutta la S.P. 14 dir almeno fino all'intersezione con la strada comunale;
- realizzazione delle deviazioni coerentemente con le diverse fasi di espansione del sedime aeroportuale.

## 5 - CONCLUSIONI

A seguito dell'istruttoria effettuata si ritiene che la documentazione prodotta dal soggetto proponente abbia permesso di identificare lo stato attuale dell'ambiente, di comprendere e valutare in linea generale le caratteristiche degli interventi e i possibili impatti in relazione alle opere di mitigazione proposte.

Si rileva tuttavia che, in merito alla valutazione delle alternative progettuali per l'ampliamento di Cargo City, l'esclusione delle alternative ritenute ambientalmente più compatibili si è basata su elementi legati alla safety aeroportuale sui quali non è possibile effettuare delle valutazioni specifiche. Si rimanda, pertanto, all'autorità competente ministeriale e ai soggetti competenti in materia di sicurezza, la decisione circa l'effettiva esclusione di alternative (2/2A) ritenute più compatibili sotto il profilo ambientale.

Valutando, pertanto, la sola alternativa 7 si ritiene che gli impatti sul sistema naturale derivanti dall'intervento possano essere ridotti in ragione dell'impegno assunto di "subordinare ed eventualmente rimodulare sulla base degli esiti del monitoraggio e in funzione degli esiti positivi degli interventi di ricostituzione, conservazione e valorizzazione della brughiera" le fasi di sviluppo del Masterplan. A tal fine, si ritiene che il progetto dovrebbe garantire un miglior coordinamento temporale e dimensionale della fase prodromica di compensazione con la fase 1 di espansione e ridurre gli impatti non strettamente necessari allo sviluppo aeroportuale nella prima fase, attraverso la realizzazione di un tracciato temporaneo della S.P. 14 ter più in aderenza alle aree di intervento. Si demanda all'Autorità Competente, sentiti tutti gli enti interessati, la definizione di dettaglio delle condizioni atte a garantire l'efficacia del progetto di compensazione, richiamando le indicazioni fornite ai paragrafi 4.2 e 4.3.

In riferimento agli impatti sulla viabilità, per quanto di diretta competenza della Provincia, si ritiene che, al fine di garantire la necessaria sicurezza della circolazione stradale, l'intervento proposto sulla S.P. 14 ter debba essere rimodulato rispettando i parametri relativi al tipo C2, ma estendendo il tratto di riqualifica almeno fino all'intersezione con la strada comunale.

Varese, 12/08/2022

IL RESPONSABILE DELL'ISTRUTTORIA  
Dott.ssa Lorena Perri

IL RESPONSABILE DEL SETTORE  
Dott.ssa Lorenza Toson

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