

Spett.le

Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo

Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale

via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma, tel.06-57225903

Distinti saluti

Spett.le

Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo

Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale

via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma, tel.06-57225903

**Oggetto: invio osservazioni alla Documentazione Integrativa Volontaria progetto
Aeroporto di Milano Malpensa - Master plan 2035 – Codice Procedura 5359**

Il sottoscritto **DANIELE PORRINI**

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

CI_CA74967BK.pdf
Oss_Mxp_01
Oss_Mxp_02
Oss_Mxp_02

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.13 del D.Lgs.196/2003 dichiaro di essere informato che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiaro inoltre che sono informato circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che mi sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs.196/2003 e del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Casorate Sempione, 24.08.2022

Firma



Aeroporto di Milano Malpensa Masterplan aeroportuale 2035 Integrazioni volontarie – Osservazione 01 -

Sulle Integrazioni volontarie.

Appare evidente che la prassi, non prevista dalla normativa, ma purtroppo ormai consolidatasi, di accettare il deposito di “**integrazioni volontarie**” da parte del Proponente, di fatto consente a quest’ultimo di proporre modifiche progettuali by-passando la disposizione dell’art. 24/c 4 della 152/2006 che assegna alla sola autorità competente, e solo qualora lo ritenga necessario, di richiedere al proponente integrazione agli elaborati progettuali, e per una sola volta pena l’archiviazione della procedura.

Tale istanza, ai sensi della sopracitata norma di legge, è già stata assolta con la pubblicazione da parte del Proponente delle integrazioni richieste dalla Commissione VIA in data 19.04.2021.

Inoltre i pareri, sia degli Enti territoriali che di chiunque “*ne abbia interesse*”, sono già stati trasmessi nel rispetto della scadenza stabilita: 16.12.2021.

Tutti, con la sola esclusione di Regione Lombardia, evidentemente autorizzata a posticipare il proprio parere, senza tuttavia che sul portale web risulti pubblicato alcunché che ne giustifichi a norma di legge la concessione di tale abnorme proroga temporale.

Detto ciò, le integrazioni volontarie depositate dal Proponente sono il risultato di una parallela ed extra-procedimentale istruttoria condotta a livello regionale senza nessuna interlocuzione con il territorio, se si esclude il coinvolgimento dei soli 9 Comuni del CUV (Consorzio Urbanistico Volontario) che peraltro già avevano espresso il loro parere sul Masterplan 2035 nei tempi e nei modi previsti dalla procedura ministeriale.

Niente di cui stupirsi, purtroppo, considerato che lo scopo di tale intesa si basava sull’impegno **non negoziabile** di Regione Lombardia, della Provincia di Varese, dei Comuni del CUV, di ENAC e SEA di garantire **comunque** la realizzazione a sud dell’aeroporto e fuori sedime, dei nuovi capannoni della Cargo City.

Ampliamento in area di grande pregio ambientale che ha indotto il Parco Lombardo Valle del Ticino ad abbandonare il tavolo di confronto non sottoscrivendo l’intesa.

.....
Per quanto sopra esposto, atteso che le norme che regolano le procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale non prevedono la pubblicazione di nuove integrazioni volontarie, che tali integrazioni apportano modifiche al piano delle superficie interessate, prevedono nuovi ambiti di compensazione ambientali (n.d.r. pseudo) e diverse modalità di intervento , si chiede alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA di reputare terminata la procedura D_VIP/ID_MATTM n. 5359 Aeroporto di Milano-Malpensa Masterplan 2035 e di considerare le integrazioni presentate come una nuova proposta progettuale che potrà essere valutata solo all’interno di una nuova procedura VIA.
.....

Sul rapporto tra Masterplan e Piano Nazionale degli Aeroporti.

INT-007 Coordinamento Piano Nazionale degli Aeroporti

Osservazioni pervenute da:

- Sig Porrini

L'attuale Piano Nazionale degli Aeroporti, per quanto non abbia ancora terminato la procedura di VAS, resta comunque un riferimento per i gestori aeroportuali che operano in concessione. In attesa degli sviluppi procedurali del PNA il settore aeroportuale può comunque sviluppare propri piani di sviluppo, anche per adeguare gli investimenti alle evoluzioni commerciali, tecnologiche e anche di sostenibilità ambientale.

L'attuale proposta di Masterplan 2035 di Malpensa, peraltro, non si conforma alle attuali indicazioni del PNA per questo scalo, non prevedendo la realizzazione di una terza pista

Si ripropone il quesito del rapporto tra Piano Nazionale degli Aeroporti e Masterplan aeroportuale. La risposta ricevuta sul tema nell'ambito delle prime osservazioni afferma che in attesa degli sviluppi procedurali del PNA e relativa VAS il gestore può comunque sviluppare propri piani di sviluppo.

Sviluppare dunque, non realizzare!

Un conto è pensare/progettare sulla carta diverse ipotesi di piani di sviluppo, altro porli in essere concretamente.

Stiamo infatti parlando di una procedura di VIA aperta, che in caso di compatibilità ambientale positiva consentirà al gestore di procedere nei suoi piani indipendentemente dalla conclusione della procedura del PNA e relativa VAS.

Si verificherebbe una illogica inversione procedurale che vede la scala progettuale dei Masterplan aeroportuali precedere la VAS della rete aeroportuale che è: *“elemento che qualifica la stessa nel suo dimensionamento attuale e futuro sotto il profilo della sostenibilità ambientale e della sua integrazione con le prospettive di crescita del territorio nazionale”* (PNA/2012 pag.19)

Tale incoerente procedura, a parere dello scrivente, dovrà essere sottoposta a verifica rispetto alla normativa ambientale comunitaria .

Il fatto poi che il Masterplan 2035 di Malpensa *“non si conforma alle attuali indicazioni del PNA ... non prevedendo la realizzazione della terza pista”* è solo in parte vero.

La terza pista non è per il momento considerata strategica, viene però riservata l'area per la sua eventuale futura realizzazione.

Tuttavia il Masterplan si conforma eccome al PNA in quanto entrambi prevedono l'ampliamento della Cargo City oltre l'attuale sedime aeroportuale.

Ulteriore elemento questo che impone la prioritaria conclusione della procedura del nuovo PNA alle cui previsioni il Masterplan di Malpensa dovrà conformarsi in via preventiva.

Ciò premesso, nel gennaio 2022 ENAC ha avviato i lavori per il Nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti che aggiornerà il precedente piano pubblicato nel 2015.

Aeroporto di Milano Malpensa Masterplan aeroportuale 2035 Integrazioni volontarie – Osservazione 01 -

La revisione del PNA dovrà tener conto delle variabili che sono intervenute nel frattempo, in primo luogo a causa dell'evento pandemico.

In specifico, relativamente alla questione cargo, tema centrale per Malpensa poiché lo sviluppo dell'area cargo prevede l'ampliamento del perimetro aeroportuale, si richiama quanto dichiarato dal Presidente dell'ENAC, dr. Di Palma nel corso dell'audizione dello scorso 30 Maggio alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.

Il presidente ENAC ha dichiarato che il nuovo PNA elaborerà uno specifico studio di approfondimento sul cargo con l'individuazione degli scali in cui questa attività si può sviluppare, **anche in considerazione delle conseguenti problematiche ambientali, citando espressamente Malpensa: "dove c'è anche tutta una querelle ambientale sullo sviluppo della zona cargo"**.

Lo studio, che sarà integrato nel nuovo PNA, aggiornerà le previsioni di crescita del cargo aereo a livello nazionale (*nel PNA/2015 si fermano all'anno 2030 e sono state elaborate in epoca pre-COVID*) e la sua distribuzione tra gli scali in ragione anche delle problematiche ambientali e di inquinamento acustico (voli cargo prevalentemente notturni).

Ebbene, considerando che il Nord Italia vede oltre a Malpensa altri scali che hanno in essere piani di sviluppo delle proprie strutture per il cargo aereo (Orio al Serio, Brescia Montichiari, per limitarsi alla sola Lombardia), diventa concreto il rischio di un **abnorme sovradimensionamento dell'offerta**.

Per quanto sopra esposto, si chiede di sospendere la procedura D_VIP/ID_MATTM n. 5359 Aeroporto di Milano-Malpensa Masterplan 2035 in attesa del completamento del procedura ID_VIP/ID_MATTM n. 8657 PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI.

Aeroporto di Milano Malpensa Masterplan aeroportuale 2035 Integrazioni volontarie – Osservazioni -

Sullo sviluppo dell'area cargo oltre sedime.

INT-101 RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO

Le ulteriori osservazioni risultano per lo più di tenore negativo, per quanto in genere non specificamente rivolte agli elementi aggiuntivi trasmessi ma sulla proposta in sé, sulle sue motivazioni e in particolare sulla scelta di estendere l'area cargo verso sud, in aree fuori dall'attuale sedime aeroportuale ricadenti nel Parco del Ticino Lombardo. (Pag. 3)

Il punto coglie il segno. Il problema **PRINCIPALE** è proprio la proposta di ampliamento del sedime aeroportuale in aree di brughiera la cui compromissione non è mitigabile o compensabile con ripristini ambientali, e questo indipendentemente dall'estensione in ettari che ENAC/SEA intendono annettere.

Da considerare inoltre che tutta la rimanente area ex- demanio militare resta a disposizione di ENAC /SEA per ulteriori e futuri sviluppi dell'area Cargo (Logistics Park) e Terza pista.

Sul trasferimento dell'area ex-poligono militare al Ministero dei Trasporti (2009-2010) e ipso facto ad ENAC (demanio aeronautico civile), si chiede alla Commissione VIA di fare chiarezza sullo stato giuridico dell'area e sul suo avvenuto o meno trasferimento al gestore aeroportuale. Nello specifico si chiede se la convenzione ENAC/SEA a suo tempo sottoscritta sia ancora in corso di validità e/o quali sono gli adempimenti che il gestore aeroportuale deve/dovrebbe eventualmente soddisfare per entrare in possesso di tutta o di parte di essa.

(Decreto 05/02/2010 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero della Difesa, Ministero delle Finanze)

Tale area, come noto, promessa al Territorio come sito per interventi prioritari di rinaturalizzazione/riforestazione a seguito della realizzazione del progetto Malpensa 2000 e volutamente mai realizzati (Piano del Verde Sea).

La prova dell'inerzia regionale nella verifica dell'attuazione delle compensazioni/mitigazioni ambientali dovute a seguito della realizzazione del progetto Malpensa 2000 è leggibile al punto "c" degli impegni che Regione Lombardia si assume nel Protocollo d'Intesa.

Aeroporto Milano Malpensa

Masterplan aeroportuale 2035 PROTOCOLLO D'INTESA - 6.6.2022 -

c. sulla base della ricognizione svolta sull'attuazione dei progetti di compensazione e di riequilibrio ambientale previsti nel Piano d'Area di Malpensa, concluso nel 2009, sempre nel tavolo di lavoro tecnico di cui sopra, definire termini e modalità per la realizzazione dei progetti non realizzati o realizzati solo parzialmente, anche **attualizzandoli alla luce di quanto avvenuto nel corso del tempo e delle esigenze odierne;**

A 23 anni di distanza Regione Lombardia si accorge della necessità di una verifica sulla effettiva realizzazione degli interventi di tutela e valutazione ambientale e paesistica prevista dal Piano d'Area Malpensa del 1999 e correlato Piano del Verde.

Eppure questo dato era già ben noto alla DG Territorio regionale che nel 2009 aggiornava gli interventi ambientali prioritari previsti dal Piano del Verde evidenziando quelli realizzati, quelli

Aeroporto di Milano Malpensa Masterplan aeroportuale 2035 Integrazioni volontarie – Osservazioni -

parzialmente realizzati e quelli non realizzati (*Tav. 02 . Atlante di Lombardia – IV Sezione – Microcosmi di Lombardia*)

Senza considerare poi che nelle integrazioni volontarie al Masterplan 2011, SEA stessa rendeva conto dell'attuazione incompleta di tali misure ambientali, compreso quelle che dovevano essere attuate nelle aree previste per l'ampliamento della Cargo City (**Allegato A - Tav. 10.1 - Approfondimenti ambientali – Aprile 2012**).

Come già esposto nelle precedenti osservazioni è del tutto evidente che **intenzionalmente** non si è voluto completare le mitigazioni/compensazioni, e la prevista **attualizzazione**, prevista dal Protocollo d'intesa del 06.06.2022: *“alla luce di quanto avvenuto nel corso del tempo e delle esigenze odierne”* da coordinare *“con la revisione degli interventi pianificati nel Piano del Verde di Malpensa 2000 ricompreso nel Piano d'Area Malpensa cessato nel 2009”*, altro non significa che i progetti di compensazione e riequilibrio ambientale che verranno definiti dalla Commissione VIA nel caso di approvazione del Masterplan 2035, di fatto azzereranno, conglobandole, quelle dovute e mai realizzate per Malpensa 2000.

Oltre il danno pure la beffa! Le compensazioni dovute per Malpensa 2000 non possono essere considerate come compensazioni per il presente Masterplan!

Gli interventi di conservazione della brughiera nelle aree a sud dell'attuale sedime, proposte come compensazione per l'ampliamento della Cargo City, essendo già previste come interventi prioritari dal vecchio Piano d'Area ne sono la plastica dimostrazione.

Per non ripetere sul tema quanto già oggetto delle precedenti osservazioni a tutela dell'ultimo lembo di brughiera pianiziale rimasto, si richiamano integralmente le precedenti affermazioni **MATTM-2020-0068948** e **MATTM-2021-0140429**.

Premesso ciò, a seguito del Protocollo d'intesa tra Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni del CUV, ENAC e SEA, sottoscritto lo scorso 6.6.2022, e che è all'origine delle presenti integrazioni volontarie, si mette in evidenza come il governo regionale lombardo, promotore dei tavoli di confronto che hanno prodotto il Protocollo d'intesa alla base delle integrazioni volontarie oggetto delle presenti osservazioni, ha di fatto svolto un ruolo di mediazione tra la proposta di ampliamento dell'area cargo di ENAC/SEA e le controparti territoriali.

Controparti territoriali *“ad excludendum”*, vale a dire con il solo coinvolgimento dei comuni della prima cintura aeroportuale uniti nel Consorzio Urbanistico Volontario (CUV), come se gli effetti indotti di Malpensa non coinvolgessero un'area territoriale assai più vasta.

In tal modo Regione Lombardia ha volutamente ignorato, in quanto non funzionali alle proprie intenzioni, l'opposizione dei Comuni lombardi della seconda fascia aeroportuale, il COR 2 e i Comuni del Castanese.

Analogo atteggiamento Regione Lombardia lo ha riservato alle proposte del Parco del Ticino sulle alternative all'ampliamento di sedime in area brughiera di Gaggio, elaborate da uno studio ingegneristico specializzato in progettazione aeroportuale: Regione Lombardia si è allieneata allo scontato e non certo *“terzo”* diktat di ENAC/SEA.

Da considerare altresì i Comuni piemontesi dell'Ovest Ticino, che nonostante la contiguità con l'infrastruttura aeroportuale, sono stati esclusi da ogni interlocuzione sebbene siano anch'essi sottoposti a inquinamento acustico ed atmosferico dovuto alle rotte di sorvolo che coinvolgono sia centri abitati che le aree protette dal Parco del Ticino piemontese.

Si intende pertanto porre in evidenza come il ruolo istituzionale di Regione Lombardia non è certo quello di *“mediatore”*, bensì quello di **governo del territorio** da perseguire secondo il principio dell'imparzialità amministrativa e a tutela dell'interesse pubblico.

Aeroporto di Milano Malpensa Masterplan aeroportuale 2035 Integrazioni volontarie – Osservazioni -

Derogando a questo compito istituzionale e costituzionale, Regione Lombardia ha di fatto affidato ad un mero atto extra-procedimentale il compito di perseguire e definire: *“le azioni volte a garantire l’equilibrato sviluppo dell’aeroporto ... in coerenza con la tutela dell’ambiente e della salute dei cittadini residenti e dello sviluppo socioeconomico e territoriale”* (fonte: <https://www.lombardianotizie.online/masterplan-malpensa/>).

1.2 Il Protocollo di Intesa tra Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni del CUV, ENAC e SEA

Il Protocollo ribadisce in primo luogo che gli obiettivi strategici del Masterplan aeroportuale 2035 devono inserirsi in un quadro di sviluppo che, oltre a riguardare il sistema aeroportuale lombardo, risulti coerente e motore anche della crescita sostenibile del territorio nel rispetto dell’ambiente e della tutela della salute dei cittadini, con ricadute positive sull’economia e sull’occupazione locali.
[Pag. 5]

Azioni queste, proprie di un nuovo Piano territoriale d’Area, il cui iter, è sempre bene ricordarlo, fu attivato nel dicembre 2009 e poi prontamente lasciato decadere, a parere dello scrivente, per timore che la prevista VAS (Valutazione ambientale strategica) potesse mettere in discussione ogni ulteriore sviluppo aeroportuale.

Si richiama quanto a suo tempo definito al Tavolo tecnico in riferimento all’aeroporto di Malpensa con il compito, tra l’altro, di definire: *“una proposta metodologica che consenta l’integrazione e la compresenza nel percorso di lavoro di tutte le esigenze connesse alla progettazione, condivisione e approvazione di un intervento territoriale complesso quale quello in oggetto”*.

Tra le previste “azioni” si citano proprio le “garanzie”, poi disattese, di pianificazione territoriale date da Regione Lombardia attraverso la formazione di un nuovo Piano Territoriale d’Area.

TAVOLO TECNICO PRESSO IL MINISTERO DELL’AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE - AEROPORTO DI MALPENSA

Documento di sintesi – Relazione finale - ver 13.01.2011 - Stralcio -

Poiché il Piano regionale, connotato come strumento di strategie e obiettivi, non ha individuato per nessun intervento una definizione progettuale puntuale, *né tanto meno le implicazioni che le opere possono avere sul territorio*, nel caso della zona di Malpensa e del quadrante Ovest, la Regione Lombardia sta redigendo un Piano Territoriale d’Area.

In merito a quest’ultimo, attraverso la Dgr 16/12/2009 n.8/10840 “Avvio del Piano Territoriale Regionale d’Area Malpensa-Quadrante ovest” (artt. 20 e 21, l.r. n.12/2005), sono stati definiti lo schema metodologico-procedurale di predisposizione del PTR e della relativa VAS e delle principali azioni di confronto. *In tal modo la Regione Lombardia potrà assicurare che l’assetto del territorio nel quale si inserisce l’aeroporto sia pianificato e gestito nel rispetto della verifica ambientale strategica in atto.*

Nuove opere Infrastrutturali “vendute” come compensazioni.

Aeroporto Milano Malpensa

Masterplan aeroportuale 2035 PROTOCOLLO D’INTESA - 6.6.2022 -

e. per le opere relative all’accessibilità trasportistica e nell’ambito di un quadro complessivo che contempla già la realizzazione della Variante alla SS 341 - Lotto 1 Bretella di Gallarate e del

Aeroporto di Milano Malpensa Masterplan aeroportuale 2035 Integrazioni volontarie – Osservazioni -

Collegamento ferroviario MXP T2 – linea RFI del Sempione, favorire l’attuazione delle ulteriori infrastrutture stradali per l’accessibilità a Malpensa, (*segue elenco*) (Pag. 10)

Tralasciando ogni considerazione sull’opportunità di inserire in un Protocollo d’intesa senza nessun valore precettivo il generico impegno di Regione Lombardia di “favorire” l’attuazione delle opere infrastrutturali già previste in altri contesti, alcune peraltro in avanzata fase progettuale, si richiamano le argomentazioni precedenti imputando all’Ente regionale la mancata attivazione di concerto con il MISE, di una procedura coordinata tra la VIA sul Masterplan e la VAS di un nuovo Piano d’Area comprensivo di tali opere infrastrutturali di accessibilità allo scalo, **garantendo in tal modo il massimo raccordo tra VIA-VAS al fine di assicurarne la corretta ricaduta sull’area vasta.** Infrastrutture peraltro concepite oltre 20 anni fa e per questo **mai sottoposte complessivamente a Valutazione Ambientale Strategica.**

Opere infrastrutturali che comporteranno una ulteriore frammentazione della Rete Ecologica del Parco del Ticino oltre che un notevole consumo di suolo in un area già fortemente penalizzata da altre opere di trasformazione urbana direttamente e indirettamente indotte da Malpensa 2000 (Alberghi, Centri commerciali, Parcheggi, Trade center).

Appare evidente che in tal modo il Masterplan 2035 di Malpensa delinea azioni di programmazione territoriale che non possono esaurirsi all’interno della procedura di VIA in atto.

L’esclusivo ricorso alla procedura di VIA appare dunque inadeguato dato che gli aspetti ambientali e gli impatti attesi hanno indubbia rilevanza sull’area vasta, a meno che non si intenda continuare imperterriti a privilegiare la prevalenza di opere di natura progettuale per le quali il carattere progettuale prevale su quello pianificatorio.

L’assenza di una programmazione/pianificazione di dettaglio per l’area di Malpensa dovrebbe far discendere l’improcrastinabile necessità di aggiornare e completare la VAS volontaria del Parco del Ticino (2005-2007) sui programmi di sviluppo del sistema di trasporto, come richiamato dallo stesso Rapporto VAS del Programma Regionale della Mobilità e Trasporti per l’area di Malpensa, attraverso (appunto) un nuovo Piano Territoriale d’Area.

L’espansione del sedime aeroportuale

Regione Lombardia rispetto all’area di espansione oltre sedime non fa poi minimamente cenno alla proposta di istituzione del SIC/ZPS Brughiere di Malpensa-Lonate avanzata nel 2011 dal Parco del Ticino.

Ancora una volta Regione Lombardia evita di dare spiegazioni sulla mancata istruttoria di sua competenza in merito alla proposta di istituzione del sito comunitario ZPS/Brughiere di Malpensa e di Lonate.

Un recente relazione tecnica promossa dal Parco del Ticino, illustrata alla Comunità del Parco lo scorso 26.07.2022 e realizzata con la collaborazione dell’Università di Pavia nell’ambito del progetto europeo di salvaguardia e tutela degli ambienti acidi, **LifeDrylands**, non solo ha riconfermato il grande pregio dell’area della Brughiera di Malpensa-Lonate e la buona conservazione di questo habitat, ma ha individuato la presenza di nuove specie faunistiche e vegetali arricchendone la già notevole valenza naturalistica.

Questo smentisce quanto affermato nel fascicolo delle integrazioni volontarie **INT-104 ANALISI D’IMPATTO – 2022**, dove si afferma:

Tale habitat oggi si presenta in **uno stato di conservazione non ottimale**, principalmente a causa dei seguenti fattori di minaccia:

Aeroporto di Milano Malpensa Masterplan aeroportuale 2035 Integrazioni volontarie – Osservazioni -

- Diffusione della specie esotica invasiva *Prunus serotina*, albero di origine americana.
- Invecchiamento delle popolazioni di *Calluna vulgaris*, specie caratteristica e dominante delle brughiere.

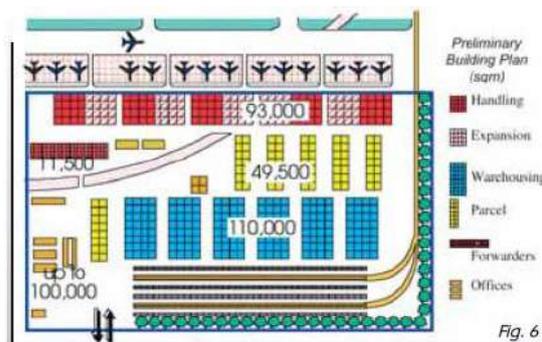
Questi fattori di minaccia stanno oggi trasformando l'habitat 4030 in aree boschive (fenomeno della chiusura delle radure), con conseguenti gravi danni sulla conservazione della biodiversità locale.

In ogni caso, fermo restando quanto anzidetto, appare surreale parlare di sostanziale degrado della brughiera dimenticandosi di imputarlo proprio alla decisione regionale di non istituire il sito ZPS/Brughiera di Malpensa e di Lonate: **istituzione che avrebbe garantito adeguate risorse finalizzate proprio alla conservazione dell'habitat medesimo.**

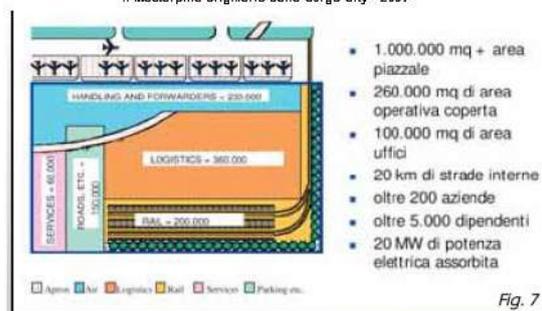
Sullo sviluppo dell'area cargo oltre sedime.

Tra le diverse alternative il Proponente ritiene percorribile unicamente la 7 in quanto risulterebbe:
- coerente con gli standard progettuali delle infrastrutture air-side definiti a livello internazionale (ICAO, EASA) per garantire la piena sicurezza delle operazioni; - rispondente alle best practices di airport safety & security e di airfield operations.

In primo luogo occorre dire che il Preliminary Building Plan della Cargo City prevedeva lo sviluppo dei capannoni all'interno del sedime.



Il Masterplna originario della Cargo City - 2007-



A fronte della successiva ipotesi di realizzazione della terza pista¹ SEA ha rivisto la localizzazione dell'area cargo.

¹ Istituto MITRE Corporation e Regione Lombardia studio per una terza pista di volo (2008).

Aeroporto di Milano Malpensa Masterplan aeroportuale 2035 Integrazioni volontarie – Osservazioni -

Rapporto sulle opportunità di crescita dell'area cargo di Malpensa LIUC C-LOG CENTRO DI RICERCA SULLA LOGISTICA

La variante a tale progetto, che vede la potenziale realizzazione della terza pista nell'area dedicata all'espansione delle linee di magazzini, ha portato a rivedere quelle che sono le logiche di espansione della struttura. (pag.29)

<https://osserva-varese.it/wp-content/uploads/No%C3%A8-Dallari-Creazza-Area-cargo-a-Malpensa.pdf>

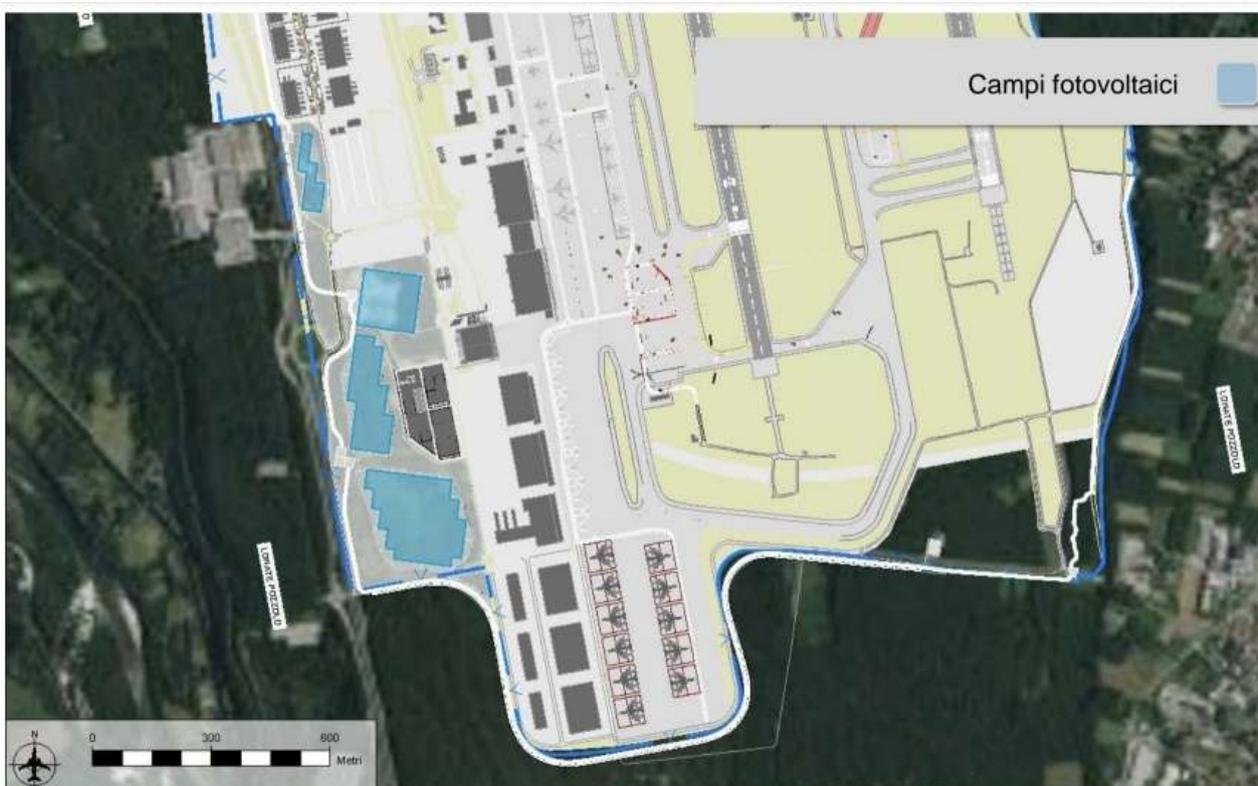
Quindi la scelta di definire non negoziabile l'alternativa 7 da parte di ENAC/SEA, dipende più che da "gestibili" ragione di sicurezza, dal fatto di non impegnare in modo irreversibile tale area che deve rimanere disponibile per i futuri sviluppi dello scalo: alias terza pista come previsto dal PNA approvato nel 2015.

Infatti in tale ambito viene "ipotizzata" la realizzazione di un impianto fotovoltaico.

Solo ipotizzata, perché la realizzazione di tale impianto dovrà essere sottoposta a verifica per eventuali interferenze con l'operatività dello scalo.

Inoltre, stando alla parte sanzionatoria del Protocollo d'intesa, nel caso SEA non realizzi tale impianto, indipendentemente dalle motivazione addotte, si potranno definire: *"modalità, anche sanzionatorie, termini e tempi per addivenire ad una soluzione"*.

In parole povere sarà possibile trovare soluzioni diverse rispetto all'impianto fotovoltaico e pure collocabili in un diverso ambito territoriale rendendo disponibile tale ambito ad altre ipotesi di espansione aeroportuale.



Aeroporto di Milano Malpensa Masterplan aeroportuale 2035 Integrazioni volontarie – Osservazioni -

In secondo luogo possibile alternative progettuali che scongiurino la compromissione dell'area delle Brughiere di Gaggio e Lonate sono state proposte dal Parco del Ticino, che si è avvalso per la loro elaborazione di uno studio ingegneristico specializzato in progettazione aeroportuale.

Sulla base di tale studio il Parco ha potuto dimostrare che con piccole modifiche alle planimetrie proposte da ENAC/SEA (Alternative 2 e 2A) risulterebbe garantito il rispetto delle norme della Safety Aeroportuale.

La stessa ENAC afferma peraltro che le opzioni 2 e 2A originariamente proposte, con riferimento alla safety aeroportuale, presentano rischi "accettabili" (INT-102 - AREA CARGO – APPROFONDIMENTO TEMATICHE DI SAFETY PER LE ALTERNATIVE DI INSEDIAMENTO DELLA ZONA DI SVILUPPO).

Nel merito però la relazione evita di illustrare le "soluzioni tecniche" che renderebbero accettabili le alternative 2 e 2A.

Quindi da un lato si afferma che tali soluzioni esistono dall'altro non le si illustra negando in tal modo una corretta valutazione delle stesse in relazione alla decisione unilateralmente assunta da ENAC di puntare a prescindere all'alternativa 7.

Le proposte del Parco del Ticino, sviluppate nella zona ex-terza pista consentirebbero quindi una significativa riduzione di consumo di suolo senza pregiudicare in alcun modo la sicurezza aeroportuale.

Il Parco, oltre alle proposte di cui sopra, ha indicato come opzione prioritaria anche l'ipotesi, da sottoporre ad adeguato approfondimento, di ridestinare i 55 mila mq del Terminal 2, chiuso da due anni, da struttura passeggeri a struttura cargo center.

Lo studio del Parco, bocciato da Enac/Sea è stato trasmesso alla Commissione nazionale VIA.

A decidere infatti in ultima istanza è il Ministero della Transizione Ecologica (MITE) non certo le parti in causa ENAC/SEA.

Sul piatto della bilancia si vengono a trovare, da un lato l'approccio progettuale del gestore aeroportuale, orientato verso la scelta ritenuta più conveniente da un punto di vista tecnico e (soprattutto) da un punto di vista della salvaguardia dell'area a Sud per i futuri sviluppi (Terza pista e Polo logistico), e dall'altro lato la salvaguardia di suolo pregiato ed ormai residuo qual è l'habitat delle brughiere di Gaggio e Tornavento a Lonate Pozzolo.

Il contenimento degli impatti sull'ambiente e la salvaguardia del patrimonio naturalistico del territorio dell'area Malpensa, ancora creditore delle compensazioni ambientali di Malpensa 2000, **passa per un miglior l'utilizzo delle infrastrutture e degli spazi esistenti all'interno dell'attuale sedime aeroportuale.**

.....
Per quanto sopra esposto si chiede alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale di considerare le alternative proposte dal Parco del Ticino valutandole nei termini di transizione ecologica e di sostenibilità ambientale come richiesto dalla "ratio" della procedura VIA.

Aeroporto di Milano Malpensa Masterplan aeroportuale 2035 Integrazioni volontarie – Osservazioni -

Allegato A

