



**PARCO LOMBARDO
DELLA VALLE DEL TICINO**



PRESIDENZA

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

Spett.

Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
c.a. Dirigente
Dott.ssa Orsola Renata Maria Reillo
va@PEC.mite.gov.it

Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale
c.a. Dirigente
Dott. Giacomo Meschini
CRESS@PEC.minambiente.it

Spett.le

Regione Lombardia

DG Ambiente e Clima
Valutazioni e Autorizzazioni ambientali
c.a. Dirigente
Dott. Augusto Conti
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Magenta, 19 agosto 2022
Prot. n. assegnaz. PEC /int. n. 340int

**Oggetto: "AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035" - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale Nazionale comprensiva di Valutazione di Incidenza.
PROCEDURA VIA NAZIONALE ID 5359
INVIO DELIBERA CDG N. 99 DEL 19.08.2022**

Richiamata la nota prot. 92759 del 25/07/2022 (ns prot. 8183 del 26/07/2022) con la quale il Ministero della Transizione Ecologica comunicava la messa a disposizione delle integrazioni volontarie trasmesse da SEA sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA richiedendo l'espressione del parere di competenza alle Amministrazioni in indirizzo in relazione alle sole modifiche o integrazioni apportate agli elaborati progettuali e alla documentazione, da rilasciarsi entro 30 giorni dalla suddetta comunicazione.

Con la presente, si trasmette copia conforme della Delibera di Consiglio di Gestione n. 99 del 19/08/2022 ad oggetto: "PARERE IN MERITO A "AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035" DA RILASCIARSI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE NAZIONALE COMPRENSIVA DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA. PROCEDURA VIA NAZIONALE ID 5359. INTEGRAZIONE AL PARERE RILASCIATO CON DELIBERA DI CONSIGLIO DI GESTIONE N. 138 DEL 13/12/2021 A SEGUITO DI PRESENTAZIONE DA PARTE DEL PROPONENTE DI INTEGRAZIONI VOLONTARIE."

Distinti saluti.

Il Presidente
Dott.ssa Cristina Chiappa

Allegato: Delibera CdG n. 99 del 19.08.2022

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

	PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO		
	C.d.G.	Numero 99	Data 19/08/2022
<p>OGGETTO: PARERE IN MERITO A "AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035" DA RILASCIARSI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE NAZIONALE COMPRESIVA DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA . PROCEDURA VIA NAZIONALE ID 5359 INTEGRAZIONE AL PARERE RILASCIATO CON DELIBERA DI CONSIGLIO DI GESTIONE N. 138 DEL 13/12/2021 A SEGUITO DI PRESENTAZIONE DA PARTE DEL PROPONENTE DI INTEGRAZIONI VOLONTARIE</p>			

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI GESTIONE

L'anno duemilaventidue addì diciannove del mese di agosto alle ore 10:00 presso la sede del Parco Lombardo della Valle del Ticino, convocato nei modi previsti dallo statuto, si è regolarmente riunito il Consiglio di Gestione.

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

N.	COGNOME E NOME	CARICA	PRESENZE
1	CHIAPPA CRISTINA	Presidente	Presente collegata
2	BERNINI SILVIA	Consigliere	Presente collegata
3	BRAGHIERI MASSIMO	Consigliere	Assente Giustificato
4	BROGIN GIOVANNI	Consigliere	Presente collegato
5	MONNO FRANCESCA LARA	Consigliere	Presente collegata
6	SIGNORELLI FABIO	Consigliere	Presente collegato

Presiede il Sig. CHIAPPA CRISTINA, Presidente del Parco, collegata.

Assiste il Direttore del Parco, Claudio De Paola, collegato.

Partecipa il Segretario Avv. Antonella Anecchiarico, collegata.

OGGETTO: PARERE IN MERITO A "AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035" DA RILASCIARSI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE NAZIONALE COMPRENSIVA DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA . PROCEDURA VIA NAZIONALE ID 5359 INTEGRAZIONE AL PARERE RILASCIATO CON DELIBERA DI CONSIGLIO DI GESTIONE N. 138 DEL 13/12/2021 A SEGUITO DI PRESENTAZIONE DA PARTE DEL PROPONENTE DI INTEGRAZIONI VOLONTARIE

Deliberazione C.d.G. n. 99 del 19/08/2022

IL CONSIGLIO DI GESTIONE

Premesso che:

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

Vista la Delibera di Consiglio di Gestione n. 138 del 13/12/2021 con cui l'Ente Parco esprimeva tempestivamente parere negativo nell'ambito della suddetta procedura,

ritualmente trasmessa al Ministero della Transizione Ecologica e a Regione Lombardia in data 13/12/2021 con note rispettivamente prot. 12530/2021 e 12531/2021;

Considerato che:

- entro i termini previsti dagli artt. 24 e 25 del D.lgs 152/2006, il Ministero non adottava il provvedimento di VIA;
- da ultimo, con nota del 19/07/2022 prot. 7916 SEA, trasmetteva proprie integrazioni volontarie dichiarando che *“Le integrazioni volontarie recepiscono gli esiti dell’ampia attività di confronto e concertazione con gli Enti e le Amministrazioni del territorio, che si è sviluppata a seguito della pubblicazione delle integrazioni nello scorso mese di ottobre 2021, che hanno poi portato anche alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa da parte di Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni del CUV, ENAC e SEA relativo alla determinazione del progetto “Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035”.*

Atteso che:

- con nota prot. 92759 del 25/07/2022 (ns prot. 8183 del 26/07/2022) il Ministero della Transizione Ecologica comunicava la messa a disposizione delle integrazioni volontarie trasmesse da SEA sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA richiedendo l’espressione del parere di competenza alle Amministrazioni in indirizzo in relazione alle sole modifiche o integrazioni apportate agli elaborati progettuali e alla documentazione, da rilasciarsi entro 30 giorni dalla suddetta comunicazione;
- con nota prot. T1.2022.0054763 del 26/07/2022 (ns prot. 8190 del 26/07/2022) indirizzata alla Provincia di Varese, ai Comuni del CUV e al Parco del Ticino, Regione Lombardia richiedeva l’espressione del parere di competenza in merito alle soprarichiamate integrazioni volontarie ai fini dell’espressione del parere regionale;

Precisato che:

- il progetto rientra nelle tipologie elencate nell’Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 al punto 10, denominato *“Opere relative a: tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza”;*
- in un raggio di 13 Km dal sedime aeroportuale sono presenti vari siti della Rete Natura 2000 e pertanto, ai sensi dell’art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., la procedura comprende la procedura di Valutazione di Incidenza di cui all’art. 5 del D.P.R. n. 357/1997;

Richiamati integralmente i contenuti della Delibera di Consiglio di gestione n. 138 del 13/12/2021 e della relativa istruttoria tecnica allegata quale parte integrante;

Preso atto dei contenuti della relazione istruttoria, allegata alla presente quale parte integrante redatta dai Settori Tecnici dell’Ente e dagli esperti incaricati che hanno esaminato le integrazioni volontarie richiamate in premessa e ritenutala meritevole di approvazione;

Evidenziato in particolare che:

- Risulta inottemperato il quadro prescrittivo relativo agli interventi di mitigazione e monitoraggio derivante dal DPCM 13 dicembre 1999 a cui era stato subordinato il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa;
- l'aeroporto di Malpensa, pur essendo citato nel par. 1.5.6 del Documento di piano del PTR, non è ricompreso come intervento "progettuale" nella sezione Strumenti Operativi – Obiettivi prioritari di interesse regionale e sovraregionale (SO1)" e pertanto non prevalente sulle disposizioni dei piani territoriali di coordinamento dei parchi regionali;
- le previsioni di ampliamento del sedime aeroportuale all'esterno di quella che è già la perimetrazione del PTC dell'aeroporto, risultano in contrasto con lo strumento di pianificazione vigente approvato con D.G.R. 5983/2001 e non compatibili con gli obiettivi di tutela dell'area protetta;
- gli esiti della valutazione delle alternative effettuata nell'ambito del Masterplan pervengono ad una soluzione dove è elevatissimo il consumo di suolo e l'impatto su ecosistemi di grande pregio e tale scelta non appare coerente con gli obiettivi del Piano Nazionale Aeroporti, la cui VAS è attualmente in corso, in particolare per quanto concerne la *riduzione del consumo e del degrado del suolo* e la conservazione del "*patrimonio di biodiversità da tutte le potenziali minacce generate dalle future attività aeroportuali*";
- le integrazioni presentate non permettono in alcun modo di ridurre le previsioni di impatto ambientale dell'opera, visto che vanno ad insistere sull'alternativa 7, l'unica realmente inaccettabile sotto il profilo dell'impatto ambientale che ne deriverebbe,
- La previsione di nuove ed ulteriori opere infrastrutturali, non direttamente connesse al progetto in esame, comportano la necessità di sottoporre l'insieme delle opere a Valutazione Ambientale Strategica e rendono ancora più negativo l'impatto complessivo sotto il profilo ambientale, sociale e strategico.

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

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

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

Tutto ciò premesso;

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

A voti unanimi, resi nei modi di legge

DELIBERA

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

1. Di prendere atto dell'istruttoria tecnica allegata alla presente quale parte integrante, dalla quale emergono elementi particolarmente significativi in merito agli impatti dell'opera in esame, quali:
 - Il grande valore ecologico degli habitat interessati dal progetto. Anche nella revisione del Piano Territoriale Regionale comprensiva del Progetto di Valorizzazione del Paesaggio, adottato con D.C.R. n. 2137 del 2/12/2021 viene riconosciuta come importante per valore naturalistico e paesaggistico la Brughiera di Tornavento, l'ultimo lembo delle brughiere lombarde. Viene appunto previsto di Salvaguardare le brughiere di Gaggio e Tornavento, ultimi lembi delle brughiere lombarde che un tempo ricoprivano un'estesa porzione del territorio";
 - gli insufficienti approfondimenti effettuati sulle alternative di localizzazione del progetto relative all'ampliamento di Cargo City all'interno del sedime aeroportuale, ovvero altre alternative che non comportino un impatto rilevante sugli habitat, sono stati indirizzati esclusivamente a dimostrare che l'alternativa proposta sia la migliore sotto il profilo aeroportuale;
 - il non adeguato approfondimento di alcune analisi, come dettagliato nell'istruttoria tecnica;
2. Di evidenziare inoltre che:
 - Risulta inottemperato il quadro prescrittivo relativo agli interventi di mitigazione e monitoraggio derivante dal DPCM 13 dicembre 1999 a cui era stato subordinato il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa;
 - l'aeroporto di Malpensa, pur essendo citato nel par. 1.5.6 del Documento di piano del PTR, non è ricompreso come intervento "progettuale" nella sezione Strumenti Operativi – Obiettivi prioritari di interesse regionale e sovraregionale (SO1)" e pertanto non prevalente sulle disposizioni dei piani territoriali di coordinamento dei parchi regionali;
 - le previsioni di ampliamento del sedime aeroportuale all'esterno di quella che è già la perimetrazione del PTC dell'aeroporto, risultano in contrasto con lo strumento di pianificazione vigente approvato con D.G.R. 5983/2001 e non compatibili con gli obiettivi di tutela dell'area protetta;
 - gli esiti della valutazione delle alternative effettuata nell'ambito del Masterplan pervengono ad una soluzione dove è elevatissimo il consumo di suolo e l'impatto su ecosistemi di grande pregio e tale scelta non appare coerente con gli obiettivi del Piano Nazionale Aeroporti, la cui VAS è attualmente in corso, in particolare per quanto concerne la *riduzione del consumo e del degrado del suolo* e la conservazione del *"patrimonio di biodiversità da tutte le potenziali minacce generate dalle future attività aeroportuali"*
 - le integrazioni presentate non permettono in alcun modo di ridurre le previsioni di impatto ambientale dell'opera, visto che vanno ad insistere sull'alternativa 7, l'unica realmente inaccettabile sotto il profilo dell'impatto ambientale che ne deriverebbe,
 - La previsione di nuove ed ulteriori opere infrastrutturali, non direttamente connesse al progetto in esame, comportano la necessità di sottoporre l'insieme delle opere a Valutazione Ambientale Strategica e rendono ancora più negativo l'impatto complessivo sotto il profilo ambientale, sociale e strategico.

3. Di confermare il parere negativo espresso con Delibera di Consiglio di Gestione n. 138 del 13/12/2021;
4. Di esprimere parere negativo, sulle integrazioni volontarie trasmesse dal Proponente, in quanto le stesse non superano le criticità evidenziate con la Delibera di Consiglio n. 138 del 13/12/2021, comportando peraltro la previsione di nuove ed ulteriori opere infrastrutturali che determinano un ulteriore impatto ambientale.
5. Di trasmettere la presente Deliberazione al Ministero della Transizione Ecologica quale parere di competenza nell'ambito della procedura VIA nazionale ID 5359 e a Regione Lombardia Direzione Generale Ambiente e Clima;
6. Di trasmettere la presente Deliberazione a Comuni e Province del Parco.

Quindi stante l'urgenza di provvedere in merito e inviare il proprio parere di competenza nei termini richiesti dal Ministero della Transizione Ecologica nell'ambito della procedura VIA nazionale

IL CONSIGLIO DI GESTIONE

Con successivi voti unanimi, resi nei modi di legge

DELIBERA

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

F.T.O

IL PRESIDENTE
Cristina ChiappaF.T.O **IL SEGRETARIO****PARCO LOMBARDO
DELLA VALLE DEL TICINO****PARCO TICINO**

U.O. N. 4

Settore Pianificazione, Paesaggio e GIS

Allegato alla deliberazione

C.D.G. n. 99 del 19/08/2022

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

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

ESAME INTEGRAZIONI VOLONTARIE

Rif. VIA Nazionale: ID 5359

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

Premesso che:

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

Vista la Delibera di Consiglio di Gestione n. 138 del 13/12/2021 con cui l'Ente Parco esprimeva tempestivamente parere negativo nell'ambito della suddetta procedura, ritualmente trasmessa al Ministero della Transizione Ecologica e a Regione Lombardia in data 13/12/2021 con note rispettivamente prot. 12530/2021 e 12531/2021;

Considerato che:

- entro i termini previsti dagli artt. 24 e 25 del D.lgs 152/2006, il Ministero non adottava il provvedimento di VIA;

Via Isonzo, 1 – Ponte Vecchio di Magenta – 20013 – Magenta (MI)

Pec: parco.ticino@pec.regione.lombardia.it Tel.: 02-97210.213 e.mail: urbanistica@parcoticino.it

- da ultimo, con nota del 19/07/2022 prot. 7916 SEA, trasmetteva proprie integrazioni volontarie dichiarando che *"Le integrazioni volontarie recepiscono gli esiti dell'ampia attività di confronto e concertazione con gli Enti e le Amministrazioni del territorio, che si è sviluppata a seguito della pubblicazione delle integrazioni nello scorso mese di ottobre 2021, che hanno poi portato anche alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa da parte di Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni del CUV, ENAC e SEA relativo alla determinazione del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035".*

Atteso che:

- con nota prot. 92759 del 25/07/2022 (ns prot. 8183 del 26/07/2022) il Ministero della Transizione Ecologica comunicava la messa a disposizione delle integrazioni volontarie trasmesse da SEA sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA richiedendo l'espressione del parere di competenza alle Amministrazioni in indirizzo in relazione alle sole modifiche o integrazioni apportate agli elaborati progettuali e alla documentazione, da rilasciarsi entro 30 giorni dalla suddetta comunicazione;
- con nota prot. T1.2022.0054763 del 26/07/2022 (ns prot. 8190 del 26/07/2022) indirizzata alla Provincia di Varese, ai Comuni del CUV e al Parco del Ticino, Regione Lombardia richiedeva l'espressione del parere di competenza in merito alle soprarichiamate integrazioni volontarie ai fini dell'espressione del parere regionale;

Precisato che:

- il progetto rientra nelle tipologie elencate nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 al punto 10, denominato *"Opere relative a: tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza"*.
- in un raggio di 13 Km dal sedime aeroportuale sono presenti vari siti della Rete Natura 2000 e pertanto, ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., la procedura comprende la procedura di Valutazione di Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997.

Preso atto che nell'ambito della procedura di VAS del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti attualmente in corso è stato recentemente pubblicato il Rapporto preliminare ambientale, nel quale si sottolinea che

- A livello di Valutazione Ambientale Strategica, l'analisi per la componente biodiversità deve essere effettuata attraverso l'individuazione di parametri con valenza più sistemica, in relazione alle azioni del Piano. In quest'ottica lo studio è riferito agli elementi che rivestono un maggior significato: lo stato degli ecosistemi e le relazioni che si instaurano tra di essi. La realizzazione di nuove infrastrutture, specie se di tipo lineare come le piste aeroportuali o i percorsi per la mobilità interna, potrebbero, infatti, interferire con le reti di connessione tra i vari ecosistemi ed andare ad alterare il sistema naturale all'intorno dello scalo. Altro elemento da analizzare è l'inquinamento di tutte le matrici ambientali indotto dalle attività aeroportuali (acque superficiali, atmosfera, rumore, ecc...), che potrebbe apportare delle ripercussioni negative sulla sopravvivenza degli ecosistemi terrestri e acquatici ed i loro servizi (Strategia europea per la biodiversità);
- La salvaguardia degli ecosistemi non può prescindere dalla conservazione della biodiversità, in misura di conservazione di specie e habitat di interesse comunitario;
- Lo scopo della Valutazione di Incidenza Ambientale integrata alla Valutazione Ambientale Strategica, condotta a livello di Piano per tutto il territorio nazionale, sarà quello di preservare il patrimonio di biodiversità da tutte le potenziali minacce generate dalle future attività aeroportuali, contribuendo a trovare il giusto equilibrio tra gli obiettivi fissati dal Piano e gli obiettivi di tutela degli ecosistemi naturali;
- Nel 2013, con Decisione n. 1386/2013/UE (Environment Action Program) il Parlamento Europeo ha stabilito un ordine di priorità da seguire per raggiungere l'obiettivo di azzerare il consumo di suolo entro il 2050: evitare e limitare, prioritariamente, la trasformazione di aree agricole e naturali; mitigare e ridurre gli effetti negativi dell'impermeabilizzazione del suolo; solo se gli interventi dovessero risultare assolutamente inevitabili, compensarli attraverso altri interventi quali la rinaturalizzazione di una superficie con qualità e funzione ecologica equivalente.
- Il problema è reso più grave dal fatto che i tre quarti del consumo di suolo si concentrano in quel quarto di territorio italiano pianeggiante che è più utilizzabile per le attività umane. Il suo impatto locale è dunque ben più alto di quanto i dati medi nazionali facciano pensare. I cambiamenti tendono infatti a concentrarsi in

alcune aree del territorio, rimanendo particolarmente elevati in Veneto (anche se con una tendenza al rallentamento), in Lombardia e nelle pianure del Nord.

- Il PNA, rispondendo a precise indicazioni ed istanze dell'Unione Europea, ha l'obiettivo di promuovere la sostenibilità, favorire la decarbonizzazione del sistema e l'innovazione tecnologica. Questi obiettivi hanno una chiara coincidenza con i principali obiettivi ambientali settoriali per il prossimo futuro e, dunque, **lo scopo della VAS è di verificare che le scelte tecnologiche e localizzative che saranno effettuate possano portare a maggiori benefici ambientali su alcune componenti chiave (quali, ad esempio, emissioni climalteranti ed inquinanti in atmosfera) nonché produrre il minor impatto ambientale su alcune componenti inevitabilmente interessate dalla realizzazione di eventuali nuove infrastrutture (quali, ad esempio, il suolo o il paesaggio).**

Richiamate integralmente la nota di richiesta integrazioni trasmessa dal Parco in data 16/09/2020 prot. 8379/2020 e l'istruttoria tecnica allegata quale parte integrante alla Delibera n. 138 del 13/12/2021.

Descrizione integrazioni volontarie Masterplan 2035

Le integrazioni volontarie predisposte da SEA consistono nei seguenti elaborati:

<i>Codice dell'elaborato</i>	<i>Titolo</i>
INT-100	Elenco elaborati
INT-101	Relazione di accompagnamento
INT-102	Area cargo – Approfondimento tematiche di safety per le alternative di insediamento della zona di sviluppo
INT-103	Scheda progetto deviazione SP14
MP_015-1	MP_015 Stato di Progetto - Configurazione finale
MP_019-1	MP_019 Stato di Progetto - Fase 1 2019-2025
MP_020-1	MP_020 Stato di Progetto - Fase 2 2026-2030
MP_021-1	MP_021 Stato di Progetto - Fase 3 2031-2035
INT-104	Analisi d'impatto - Aspetti botanici
INT-105	Planificazione strategica degli interventi di compensazione

Premessa

A seguito dell'acquisizione da parte di Regione Lombardia dei pareri negativi rilasciati sul Masterplan 2035 da Amministrazioni locali, Enti e associazioni, la stessa autorità regionale ha dato avvio all'iniziativa di intensificare il confronto tra gli enti direttamente coinvolti (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 attività di confronto, svoltasi tra marzo e giugno 2022, ha portato alla sottoscrizione di un Protocollo di Intesa da parte di Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni del CUV, ENAC e SEA relativo alla determinazione del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035". **Tale protocollo non è stato sottoscritto dal Parco del Ticino.** Lo stesso viene allegato alle integrazioni volontarie.

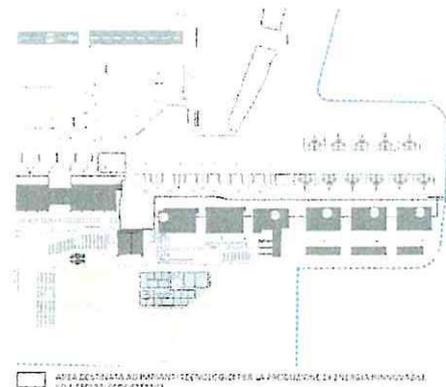
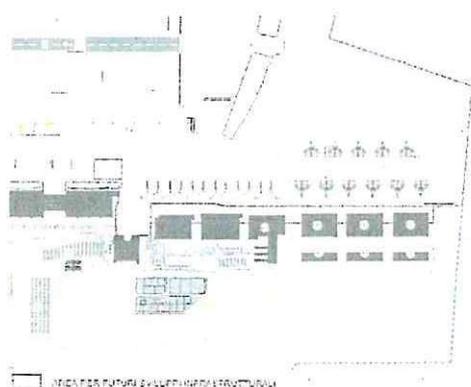
Nel corso del confronto SEA e ENAC hanno portato alcune ulteriori modifiche al progetto di Masterplan 2035, sia in termini di configurazione dell'ampliamento dell'area cargo, sia in relazione al quadro delle mitigazioni e compensazioni territoriali inserite nel progetto di Masterplan 2035.

Le integrazioni volontarie presentate illustrano tali variazioni e gli effetti sugli impatti ambientali.

La documentazione fornita recepisce inoltre il **Decreto della Commissione Regionale del Paesaggio del 10/02/2022** con cui è stato riconosciuto **l'interesse culturale sull'edificio denominato "Cascina Malpensa"**, modificando di conseguenza le previsioni del Masterplan 2035 nel contesto territoriale dove queste è insediata.

Il Masterplan 2035, secondo quanto riportato nelle integrazioni volontarie, prevede **le seguenti modifiche** rispetto a quanto pubblicato per l'avvio della procedura VIA:

- **Recepimento del decreto con cui è stato riconosciuto l'interesse culturale di "Cascina Malpensa"** e la sua conseguente enucleazione dalle aree di intervento; l'apposizione del vincolo culturale escluderebbe definitivamente dal novero delle alternative della proposta di espansione dell'area cargo l'alternativa n. 4, in quanto le superfici rimanenti, considerando anche la presenza del cimitero della loc. Case Nuove, disponibili non risulterebbero adeguate alla realizzazione delle piazzole e dei magazzini richiesti per soddisfare la domanda di incremento delle infrastrutture dedicate al settore cargo;
- **Limitazione dell'espansione del sedime aeroportuale a 44 ha** strettamente necessari per la realizzazione dell'espansione cargo (piazzole e magazzini); rispetto a tale aspetto si evidenzia, come ben rappresentato nelle immagini sottostanti che la limitazione riguarda esclusivamente il perimetro del sedime aeroportuale, ma non si assiste a nessuna riduzione dell'area di espansione dell'area cargo in termini di superficie impermeabilizzata e suolo consumato; in sostanza **viene riconfermato il layout di progetto relativo all'ampliamento dell'area cargo già previsto nella soluzione presentata in prima istanza, senza prevederne modifiche dimensionali e localizzative**;
- **Geometrizzazione della deviazione della SP14** secondo i criteri progettuali previsti per una strada di tipologia "Strada Extraurbana Secondaria di tipo C"; si adotterà una piattaforma stradale di tipo C1, per una lunghezza complessiva dell'intervento di circa 2.700 metri. Tra la viabilità di progetto e la recinzione aeroportuale, si prevede anche il ripristino della pista ciclabile, della larghezza di 3 metri. Rispetto a quanto già oggetto del SIA, le integrazioni si limitano a meglio verificare, anche se non in maniera completa, la fattibilità del tracciato recependo le indicazioni fornite dalla Provincia di Varese;
- **Previsione di fruizione pubblica** nelle aree non strettamente necessarie all'esercizio aeroportuale e **rifunzionalizzazione delle aree di sedime precedentemente destinate a "Area per futuri sviluppi infrastrutturali"** (non più previsti nell'orizzonte di piano).



Si prende atto che con le integrazioni viene riproposta esclusivamente la soluzione alternativa 7.

L'elaborato integrativo INT-102 fornirebbe uno specifico **approfondimento in materia di safety** dei motivi che hanno portato a considerare l'alternativa 7 come l'unica tecnicamente percorribile, non solo per i problemi funzionali che caratterizzano le soluzioni basate sulle alternative 2 e 2A, ma anche e soprattutto per la configurazione delle infrastrutture previste nell'alternativa 7 che eviterebbero alcune significative criticità relative alla safety che caratterizzano le alternative 2 e 2A e ogni eventuale variante delle stesse.

Contestualmente alla revisione della configurazione di progetto con le integrazioni si è proceduto a una **modifica degli interventi previsti nelle tre fasi di realizzazione del Masterplan 2035** (2019-2025, 2026-2030, 2031-2035), con specifico riferimento proprio all'espansione dell'area cargo.

In particolare, la combinazione dei seguenti elementi:

- Anticipo dei volumi di mercato rispetto alle previsioni di circa 3 anni;
- Crescita del segmento e-commerce superiore alle stime;
- Volumi operatori ben oltre il piano iniziale, con conseguente necessità di anticipare lo sviluppo previsto;
- Allungamento dell'iter approvativo del Masterplan

renderebbero necessario anticipare alla fase 1 la progettazione e la realizzazione di almeno una parte delle infrastrutture inizialmente previste in fase 2.

Nelle figure seguenti sono riportati gli stralci della planimetria relativa alla Fase 1 dello Stato di progetto (MP_019 Stato di Progetto - Fase 1 2019-2025) nella versione originaria e nella revisione allegata alle integrazioni

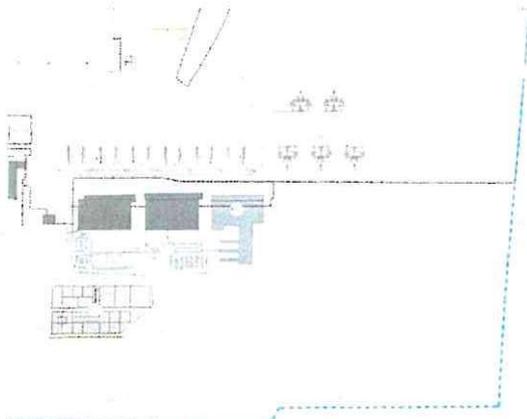


Figura 10: stralcio della planimetria "MP_015 Stato di Progetto - Fase 1 2019-2025" pubblicata per l'avvio della procedura VIA relativo all'espansione cargo

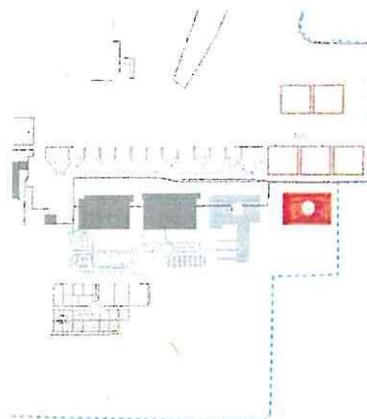


Figura 11: stralcio della planimetria "MP_015 Stato di Progetto - Fase 1 2019-2025" (revisione 1 per integrazioni volontarie) con l'evidenza dell'anticipazione di un primo magazzino cargo

Rispetto alle **analisi dell'impatto sul sistema naturalistico** è stato aggiornato lo studio originario (elaborato integrativo INT-104 Analisi d'Impatto 2022) riesaminando le superfici impattate e le relative stime di impatto sugli habitat esistenti, utilizzando il medesimo approccio concettuale adottato nel precedente documento.

Ne risulterebbe una riduzione in termini di habitat interferiti riassunta nella tabella sottostante e rappresentata nell'immagine successiva.

Habitat/vegetazione	Superficie sottratta (Ha) progetto originale	Superficie sottratta (Ha) progetto nuovo	Variazione rispetto a originale
Brughiera (Habitat 4030)	7,83	3,98	-49,2%
Querceti acidofili (Habitat 6210-C)	0,02	0,02	0%
Prati aridi (Habitat 9190-B)	0,21	-	-
Vegetazione erbaceo-arbustiva	25,94	14,90	-42,6%
Altre superfici prative	0,03	-	-
Altre superfici boschive	59,27	29,72	-49,9%
TOTALE	93,3	48,6	-47,9%

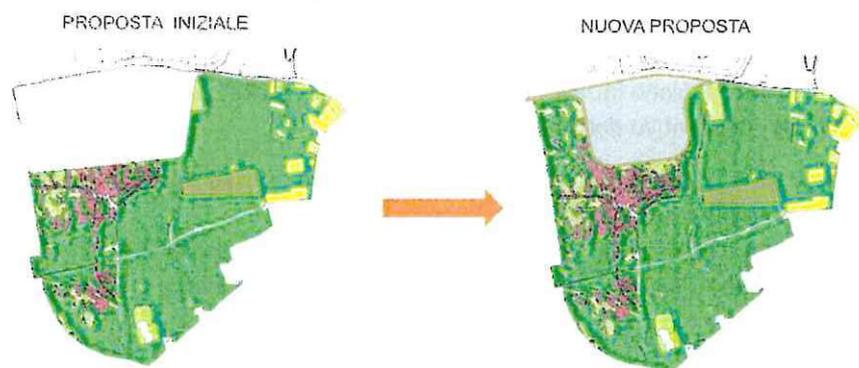


Figura 12: confronto tra le aree sottratte (vedasi INT-104, mappe 1 e 2 allegate)

L'immagine sopra riportata (Fig. 12) in realtà è fuorviante, perché fa riferimento all'espansione del sedime aeroportuale e non all'occupazione effettiva di suolo per l'espansione dell'area cargo (e quindi perdita di habitat) che rimane immutata, senza alcun reale beneficio ambientale.

Peraltro l'area grigia della proposta iniziale include anche aree che già nella prima versione del Masterplan sarebbero destinate alle compensazioni quindi non dovrebbero essere conteggiate.

Le integrazioni volontarie aggiornano lo studio di impatto circa l'indicazione delle tipologie, quantità e localizzazione delle compensazioni da attuare.

Partendo del presupposto che la rimodulazione dell'area d'ampliamento, comporterebbe una considerevole diminuzione di superficie sottratta, grazie alle seguenti modifiche:

- eliminazione dell'area Est da convertire a sedime aeroportuale;
- eliminazione dell'area Ovest destinata a future infrastrutture;
- Avvicinamento della strada provinciale all'area cargo.

Di nuovo si evidenzia che tale cosiddetta eliminazione e diminuzione di superficie sottratta si riferisce solo alla perimetrazione del sedime aeroportuale, ma non comporta alcuna reale riduzione del consumo di suolo, se non minima per quel che riguarda il minor tracciato della deviazione della SP 14.

Le integrazioni volontarie forniscono un **nuovo piano strategico di mitigazione e compensazione.**

Si è deciso in primo luogo di estendere l'area di intervento di compensazione inizialmente proposta di ulteriori circa 30 ha, includendo anche la porzione di territorio compresa tra la via Gaggio a Nord e la SP527 a Sud.

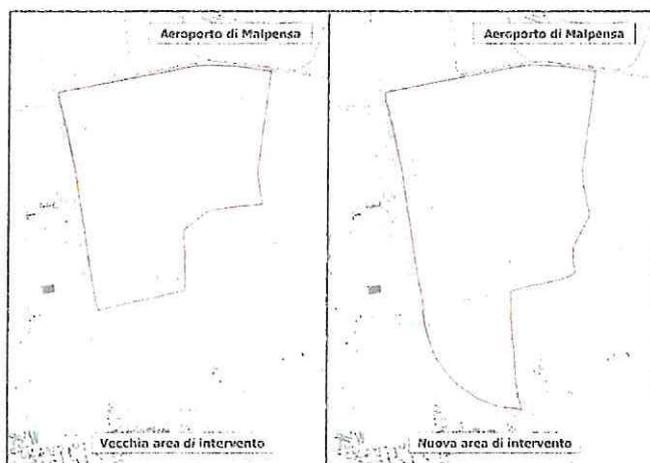


Figura 13: Confronto tra l'area di intervento selezionata in partenza e quella attualmente proposta

Secondo quanto riportato nelle integrazioni volontarie, tale area risulta composta al 14,04% dall'habitat 4030, al 0,02% dall'habitat 9190-B e al 0,0003% dall'habitat 6210-C; il restante 85,94% risulta costituito da vegetazioni degradate o di transizione di cui 50,72% è bosco costituito da specie esotiche, principalmente *Prunus serotina*, mentre il 17,19% da vegetazione erbacea-arbustiva derivante in parte dalla trasformazione della brughiera.

In merito agli habitat tutelati, l'ampliamento dell'aeroporto comporterà una riduzione del 15,42% di habitat 4030, dello 0% di habitat 9190-B e del 31,93% di habitat 6210-C (in quest'ultimo caso si consideri però che la superficie totale di questo habitat è appena al di sopra del mezzo ettaro).

Considerata la grande diversità di habitat e vegetazioni presenti, gli interventi compensativi sono stati suddivisi per ambiti di intervento, quali

Ambito 1: habitat 4030, costituita dall'habitat 4030 (ben conservato e degradato), vegetazione erbaceo-arbustiva (molinieti e ginestreti) e boscaglia (primo stadio di chiusura a bosco della brughiera).

- **Ambito 2: habitat 9190-B**, costituita da tutte le vegetazioni boschive, ossia querceti acidofili e pruneti.

- **Ambito 3: habitat 6210-C**, rappresentato, seppur su superfici esigue, dalle vegetazioni prative, nello specifico quelle aride tra cui l'habitat 6210.

- **Ambito 4: fauna**. Oltre alla vegetazione vanno considerati anche i danni e i disturbi provocati alla fauna locale. Occorrerà dunque definire idonee soluzioni mitigative e compensative anche per questa componente dell'ecosistema.

Sempre secondo quanto riportato nella documentazione integrativa, complessivamente il quadro delle superfici dei diversi habitat che si pianifica di conseguire è quello illustrato nella seguente tabella.

Tabella 3: indicazione delle superfici ante e post operam a seguito degli interventi di compensazione

Ecosistema	Ante operam (Ha)	Post operam (Ha)	Variazione rispetto a originale	
			Variazione (ha)	Variazione (%)
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%

A seguito delle sollecitazioni da parte degli Enti locali nell'ambito del confronto che ha portato alla stipula del Protocollo di Intesa, SEA e ENAC hanno sviluppato alcune **proposte progettuali relative alle aree di fruizione pubblica e di rifunzionalizzazione energetico ambientale del sedime aeroportuale**, inserite nelle integrazioni volontarie. Tali interventi risultano sostitutivi di quanto prospettato nel SIA in relazione alle sistemazioni sentieristiche e alle installazioni connesse alla fruizione negli ambiti naturalistici del Parco.

La proposta sviluppata si articola in due ambiti prioritari di intervento, tra loro legati dal sistema dei percorsi ciclopedonali.



Figura 14: individuazione ambiti di intervento della proposta progettuale

All'interno dell'**ambito occidentale** la proposta prevede una pluralità di aree funzionali, sinteticamente ascrivibili a:

- Sistema del verde: dovrebbe avere un'importante funzione da un punto di vista ecosistemico e di elemento di connessione, su cui si nutrono forti dubbi dato il suo inserimento all'interno del sedime aeroportuale;
- Sistema delle energie rinnovabili: serie di campi fotovoltaici che potranno concorrere al soddisfacimento dei fabbisogni aeroportuali; è inoltre previsto che quota parte dell'energia rinnovabile prodotta sarà destinato a condizioni di particolare favore ai Comuni del CUV
- Sistema delle percorrenze e dei luoghi della socialità: da semplici punti di sosta e di incontro, a spazi per attività ludiche, esposizioni temporanee, piccole fiere e manifestazioni temporanee.

Il Sistema del verde, a sua volta, si compone di tre ambiti tra loro differenti sotto il profilo della composizione vegetazionale prevista, essendo rappresentati da:

- Formazioni forestali
- Aree prative
- Prato fiorito



La parte della proposta dedicata al **Margine orientale** si fonda sulla deperimetrazione della porzione del sedime aeroportuale posta in corrispondenza della testa 35R, ancorché non si preveda la modifica dell'attuale area demaniale. La proposta si concretizza nella messa a disposizione delle collettività locali e particolarmente di quelle di Ferno e di Lonate Pozzolo, di un'ampia area a verde, all'interno della quale è prevista la realizzazione di un ulteriore spazio attrezzato e dei percorsi ciclopedonali.

Oltre ai due ambiti prioritari di intervento sopra descritti, l'ulteriore elemento che compone la proposta è rappresentato dal **Sistema dei percorsi ciclopedonali** che definisce un itinerario che, seguendo nel complesso l'intera porzione meridionale dell'area aeroportuale, collega le principali centralità. Nello specifico, l'itinerario proposto, partendo dal Parco di Ferno, segue in sede protetta la strada vicinale della Madonnina e

Via Case sparse, collegandosi con la prevista Superstrada ciclabile FNM mediante un attraversamento protetto. Da qui, l'itinerario entra all'interno dell'area verde aperta alla pubblica fruizione, posta in corrispondenza della testata pista 35R, per poi seguire la Sp14 nella sua configurazione e di progetto.

OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Esaminate le integrazioni pervenute si forniscono le seguenti osservazioni, precisando che **il parere del Parco è limitato alle modifiche progettuali proposte, restando quindi ferme le ulteriori criticità segnalate nella precedente Delibera di Consiglio di Gestione n. 138 del 13/12/2021**, laddove non siano state presentate ulteriori considerazioni di merito.

NEL MERITO DELL'ITER PROCEDURALE

Le integrazioni proposte si pongono certamente al di fuori dei termini previsti dagli artt. 24 e 25 del D.Lgs. n. 152/2006, il cui mancato rispetto, tuttavia, non farebbe venir il potere di assunzione degli atti di competenza sia per gli enti chiamati ad esprimere i propri pareri, che per lo stesso Ministero nella conclusione dell'istruttoria.

Ad ogni modo, **si rileva la tardività nella conclusione dell'istruttoria**, rammentando che il provvedimento di VIA andava adottato entro il termine di 60 giorni dalla conclusione della fase di consultazione, prorogabile sino ad un massimo di ulteriori 30 giorni qualora fosse necessario procedere ad accertamenti e indagini di particolare complessità (cfr. art. 25, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006). **E' evidente che, nella specie, tali termini non siano stati in alcun modo rispettati.**

Si rileva altresì che le integrazioni volontarie ora presentate, sono state trasmesse ben oltre i termini di conclusione del procedimento sopra citati, oltre che in aggiunta alle integrazioni già richieste dalla Commissione (art. 24, comma 4: "*Qualora all'esito della consultazione ovvero della presentazione delle controdeduzioni da parte del proponente si renda necessaria la modifica o l'integrazione degli elaborati progettuali o della documentazione acquisita, la Commissione di cui all'articolo 8, comma 1, ovvero la Commissione di cui all'articolo 8, comma 2-bis, entro i venti giorni successivi, ovvero entro i dieci giorni successivi per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, può, per una sola volta, stabilire un termine non superiore ad ulteriori venti giorni, per la trasmissione, in formato elettronico, degli elaborati progettuali o della documentazione modificati o integrati*").

QUADRO PIANIFICATORIO

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

Rispetto a tale aspetto si ripropongono le osservazioni già esposte con Delibera di Consiglio di Gestione n. 138 del 13/12/2021, avvalorate dall'"inserimento" all'interno del quadro pianificatorio delle ulteriori previsioni viabilistiche derivanti dal Protocollo di Intesa tra Regione, Provincia di Varese e Comuni, allegato alle integrazioni volontarie.

Le previsioni lì contenute vengono inserite tra le azioni, interventi e opere definite dal Protocollo di Intesa per il superamento delle criticità emerse nel corso del procedimento VIA. Il Protocollo di Intesa, pertanto, introduce la previsione di opere infrastrutturali che non sono da considerarsi parte integrante del Masterplan aeroportuale, il quale va a configurarsi come quadro di riferimento per la realizzazione di opere, peraltro extra sedime, che avranno effetti cumulativi di carattere ambientale su un territorio molto più vasto e con rilevanti ricadute rispetto a quanto esaminato nel SIA. Il complessivo approccio di carattere strategico-territoriale che deriva dal cumulo di tutti i progetti elencati nell'accordo (Masterplan, opere di viabilità, etc.) rende assolutamente necessaria la Valutazione Ambientale Strategica sul complesso di interventi connessi allo sviluppo infrastrutturale di Malpensa.

Si ribadisce pertanto quanto enunciato dalla sentenza n. 1164 del 13.02.2020 del Consiglio di Stato (che avevamo già indicato precedentemente) con riferimento al Masterplan dell'aeroporto di Firenze, che aveva reso le seguenti conclusioni: "***poiché il Masterplan contempla opere di considerevole impatto ambientale [...] l'assenza di una valutazione strategica del piano territoriale che costituisce il "quadro di riferimento" per la relativa approvazione (ai sensi dell'art. 6 della l. n. 152 del 2016), doveva essere logicamente considerata non già un fattore neutro, come ritenuto dalla Commissione VIA, bensì un fattore obiettivamente critico, se non ostativo, ai fini dell'approvazione del Masterplan***".

Si ritiene pertanto che, **anche alla luce delle nuove previsioni viabilistiche derivanti dal Protocollo di Intesa soprarichiamato, solo una procedura di Valutazione Ambientale Strategica che consideri lo sviluppo aeroportuale e delle infrastrutture connesse possa effettivamente verificare le ricadute ambientali del Piano.**

Il rischio, in alternativa, è che le opere infrastrutturali vengano valutate singolarmente e non si abbia la reale portata a scala vasta di quelle che saranno le conseguenze dell'attuazione del Masterplan.

A queste considerazioni si aggiunga il fatto che gli esiti della valutazione delle alternative effettuata nell'ambito del presente Masterplan pervengono ad una soluzione dove è elevatissimo il consumo di suolo e l'impatto su ecosistemi di grande pregio e tale scelta non appare coerente con gli obiettivi del Piano Nazionale Aeroporti, la cui VAS è attualmente in corso e i cui contenuti sono stati precedentemente richiamati, in particolare per quanto concerne la riduzione del consumo e del degrado del suolo e la conservazione del "patrimonio di biodiversità da tutte le potenziali minacce generate dalle future attività aeroportuali".

Quadro progettuale

- **ANALISI ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE PER LO SVILUPPO AREA CARGO**

Per la realizzazione della nuova area destinata al servizio del traffico merci, nell'ambito della documentazione prodotta nel Masterplan di Malpensa si erano prese in considerazione diverse possibili ipotesi, riguardanti sia aree interne agli attuali confini del sedime, sia aree esterne limitrofe all'aeroporto. Per ognuna di tali ipotesi si erano determinati vari parametri di valutazione, giungendo così ad individuare la soluzione caratterizzata dal miglior bilancio tra i diversi aspetti considerati, secondo le valutazioni effettuate dal Proponente.

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

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

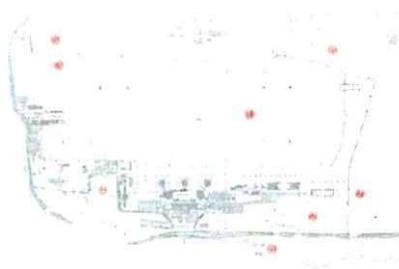


Figura 10 - Piani di dettaglio di sviluppo e strutture cargo

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

Le analisi preliminari avevano portato a ritenere non perseguibili tre soluzioni "interne" al sedime e due soluzioni "esterne", mentre per le tre rimanenti ipotesi di sviluppo, erano state condotte valutazioni più approfondite. Le ipotesi analizzate con un maggior grado di dettaglio riguardavano:

- 2) area a sud-ovest interna al sedime
- 4) area a nord-ovest, con conglobamento di parte della frazione di Case Nuove
- 7) area a sud, esterna al sedime, in prosecuzione delle strutture di Cargo City esistenti

Con le integrazioni di novembre 2021 era stata approfondita la soluzione 7 e la soluzione 2 definendo due differenti possibili configurazioni (2 e 2A).

Rispetto alle conclusioni del SIA si era fatto rilevare con il parere rilasciato con Delibera n. 138 del 13/12/2021 quanto segue:

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

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

Inoltre è da evidenziare che, per contenere la pendenza dei piazzali entro l'1% previsto dalle norme, dato l'andamento altimetrico del terreno presente nella zona in esame (dislivello tra piazzale esistente e terreno naturale sino a ca. 4 m) tale soluzione richiederà la costituzione di rilevati di dimensioni significative, dell'ordine di 500.000 m³. Di quest'ultima circostanza, certamente impattante non solo sugli impatti ambientali, ma anche sui costi di realizzazione dell'intervento, non sembra essere stato tenuto conto alcuno in sede di comparazione delle alternative per l'estensione dell'area cargo.

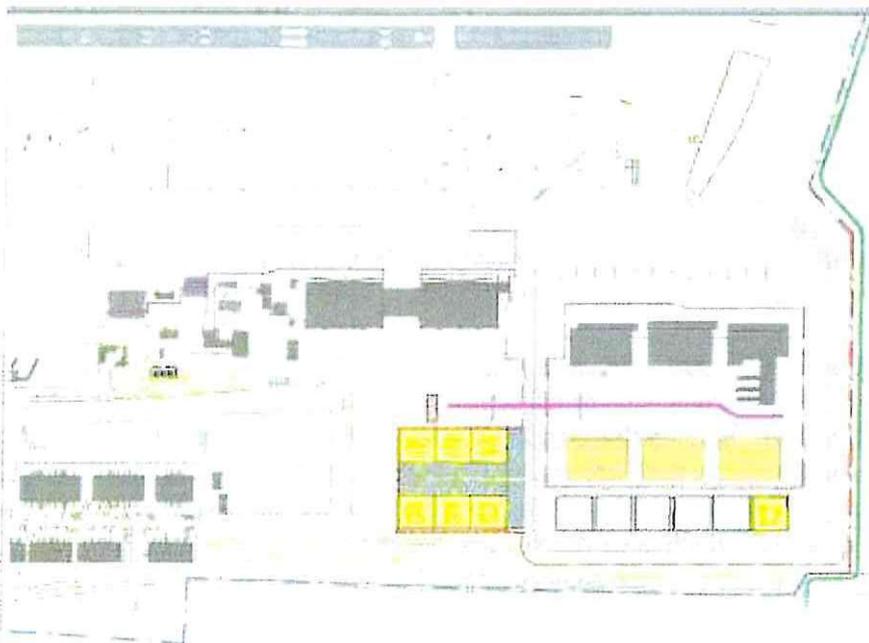
Con le integrazioni (elaborato INT-102) si riprendono nuovamente le soluzioni 7 e 2 approfondendo, di fatto esclusivamente, le tematiche di convenienza sotto il profilo della gestione aeroportuale e della safety Aeronautica. L'approccio proposto non è quello di un reale confronto tra le alternative, bensì quello teso a dimostrare, ad ogni costo, che l'alternativa 7 sia l'unica percorribile. In realtà, come del resto si deduce facilmente anche dalle analisi effettuate in tale elaborato, anche le alternative 2 e 2A sono assolutamente percorribili, sebbene in un quadro di hazard analysis che presenta maggiori necessità di attenzione a livello di gestione delle procedure aeroportuali.

Il Parco, con il supporto di uno studio specializzato in progettazione e gestione aeroportuale, aveva già indicato a SEA ed ENAC delle possibili ipotesi di modifica al layout delle alternative 2, **che sono state solo citate nel testo ma che non sono state in alcun modo realmente considerate nelle integrazioni e nelle relativi analisi.**

Il layout alternativo che è stato proposto per l'Area 2 a ridotta invasività mantiene la medesima impostazione indicata dal progettista e, senza stravolgimenti infrastrutturali, allinea in maniera differente i n.5 stand code F proposti inizialmente in progetto. In tal modo si ottiene lo spazio per l'aggiunta dello stand n. 6 con medesimo allineamento.

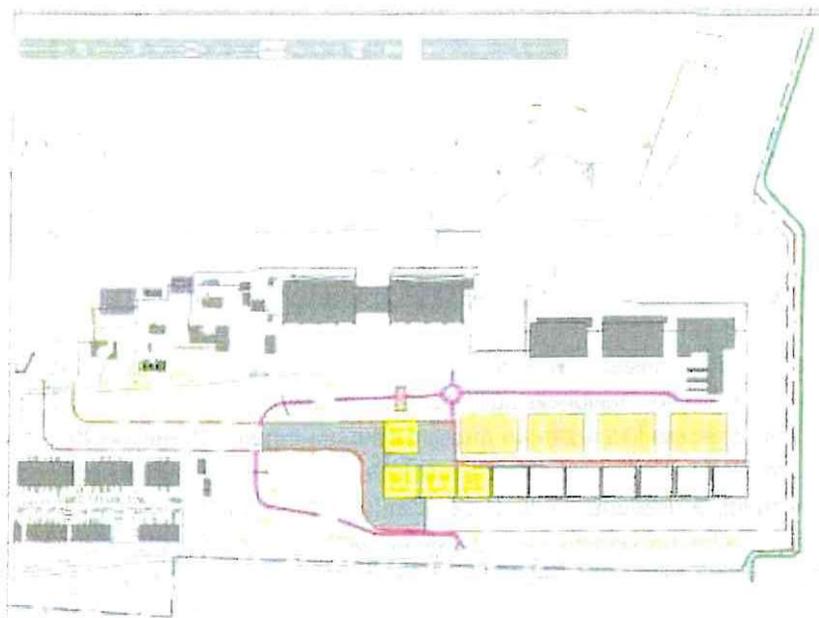
Si è inoltre provveduto ad inserire un ulteriore piccolo piazzale (APRON) speculare ai tre Magazzini Cargo, dotato di propria viabilità di accesso/uscita necessario per inserire ulteriori n.6 stalli (stand) per il parcheggio di aeromobili cat.F aggiuntivi e definire un nuovo limite tra l'area landside/airside. L'area Landside identifica le aree di arrivo/partenza dei passeggeri dal terminal dell'aeroporto e di spostamento attraverso il terminal per salire a bordo degli aerei. L'Area Airside identifica l'area dedicata al movimento degli aerei sulla superficie aeroportuale.

Con questa configurazione complessiva, considerando gli stand (parcheggi) ad uso cargo si possono ottenere i n.7 parcheggi aggiuntivi (in giallo) di cui si necessita per soddisfare appieno i requisiti al 2035 come prospettato nella seguente rappresentazione grafica:



Nei livelli successivi di progettazione che investiranno scale di progetto di maggiore dettaglio rispetto al livello macroscopico tipico del Masterplan, si potrà sviluppare una proposta progettuale che inglobi anche uffici e magazzini, confortata dal notevole spazio a disposizione. Gli aspetti di safety possono trovare risposta in termini di "procedure aeroportuali", per come regolamentato in questi casi dal Manuale d'Aeroporto.

Per l'alternativa 2A a più elevata invasività rispetto alla soluzione precedentemente illustrata, che comporterebbe la riduzione del parcheggio P1 e la rinuncia ovvero eventuale riposizionamento dei progetti riguardanti il nuovo parcheggio operatori, il nuovo parcheggio Car Rentals e il centro servizi cargo, si è provveduto a sottolineare che modificando il layout della nuova viabilità di rullaggio degli aeromobili (taxiway) ed allineando in maniera differente i n.7 stalli di parcheggio degli aeromobili di codice F proposti inizialmente in progetto, si ottiene lo spazio per l'aggiunta di n.3 stalli in linea con i n.7 di progetto, ed aggiungendone un altro perpendicolarmente, per un totale di n.4 stalli aggiuntivi (in giallo) per soddisfare appieno i requisiti al 2035 come prospettato nella seguente rappresentazione grafica:



Analogamente alla soluzione precedente, si rende evidenza di come, ottimizzando gli spazi a disposizione, si possano evitare ulteriori espansioni, con inutile spreco di suolo.

Per quanto rilevato in ambito safety, le criticità riscontrate possono trovare risposta in termini di "procedure aeroportuali" dedicate alla loro risoluzione, per come regolamentato in questi casi dal Manuale d'Aeroporto.

In ogni caso, visto che si sta procedendo alla Valutazione di Impatto Ambientale del possibile ampliamento di Cargo City dell'Aeroporto di Malpensa, **il confronto tra le alternative avrebbe dovuto essere affrontato anche e soprattutto sotto il profilo di impatto ambientale che esse comportano, non solo sotto il profilo della convenienza tecnico aeroportuale e della safety.** Il confronto tra le alternative sotto il profilo del loro impatto rende infatti inaccettabile ed improponibile l'alternativa 7, in quanto tale alternativa comporta un consumo di suolo che, sotto il profilo qualitativo e quantitativo, comporterebbe un impatto ambientale inaccettabile per il territorio, come del resto dimostrato nelle puntuali analisi effettuate in altre sezioni della presente istruttoria. Per contro, le alternative 2 e 2A comportano un impatto prevalente sul sedime aeroportuale esistente e, per la parte esterna al sedime, su 14 ettari di superficie (contro i 44 previsti per l'alternativa 7) di minor valenza ambientale per la profonda differenza a livello vegetazionale e di habitat impattato. Come già detto, inoltre, anche la struttura del layout proposto per l'alternativa 7, totalmente incuneata nelle aree di maggior pregio a sud dell'aeroporto, rende ulteriormente inaccettabile tale alternativa sotto il profilo ambientale, in quanto il danno che ne deriverebbe comporterebbe la compromissione indiretta di porzioni molto più estese dei 44 ettari di consumo di suolo direttamente previsto.

- **RICONFIGURAZIONE DELLA VIABILITÀ PER LA SP14**

Con l'elaborato INT -103 viene meglio dettagliato il tracciato della SP 14 che, come già rappresentato nelle integrazioni di novembre 2021, andrebbe a svilupparsi lungo il nuovo perimetro del sedime aeroportuale. Dalla planimetria si evidenzia che tra la recinzione aeroportuale e la strada rimarranno degli spazi interclusi, anch'essi da considerarsi persi.

Non vi è una quantificazione del suolo che verrà impermeabilizzato con la nuova infrastruttura non escludendo che, in fase di progettazione, l'occupazione di suolo possa essere ancora maggiore. Come per l'ampliamento dell'area cargo a sud del sedime, anche il nuovo tracciato va ad ampliare l'area di interferenza verso gli ambienti naturali e la componente faunistica lì presente, apportando nuovi impatti in termini di frammentazione, rumore, traffico.

L'ipotesi di prevedere che quota parte del tracciato possa essere sviluppato in galleria al di sotto dell'ampliamento del piazzale cargo non viene presa in considerazione.

AREE DI FRUIZIONE PUBBLICA E DI RIFUNZIONALIZZAZIONE ENERGETICA AMBIENTALE DEL SEDIME AEROPORTUALE

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

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

Tale previsione era localizzata nella futura area proposta per l'ampliamento e interessava quindi un'area oggi esterna al perimetro del sedime aeroportuale, e ricadente in zona G2. Con le integrazioni di novembre 2021 è stato sviluppato uno studio di fattibilità che prevedeva il riposizionamento del Polo multifunzionale in corrispondenza delle aree delocalizzate presenti nei Comuni di Lonate Pozzolo e di Ferno.

Tali ipotesi vengono oggi scartate e superate con le integrazioni volontarie che prevedono interventi di sistemazione territoriale delle aree interne al sedime.

L'elaborato INT-106 si limita a fornire solo dei layout di progetto e non viene fornita alcuna specifica tecnica sulle modalità realizzative.

Nel merito si ritiene che l'area corrispondente alla proposta di riqualificazione del margine occidentale si configura, allo stato, come una soluzione alternativa percorribile per la realizzazione dell'ampliamento dell'area cargo, pertanto si ritiene che tale previsione di riqualificazione debba essere scartata ed eventualmente rilocalizzata, facendo invece convergere in quell'ambito la nuova area cargo.

A prescindere da quanto sopra, la proposta di riqualificazione con la previsione dei campi fotovoltaici (che potrebbero invece essere previsti esclusivamente su coperture di edifici esistenti e in progetto sia all'interno del sedime aeroportuale che eventualmente all'esterno, nei comuni limitrofi) comporta ulteriore consumo di suolo, mentre la presunta valenza ecologica e ecosistemica del cosiddetto prato fiorito è alquanto discutibile, vista la sua localizzazione.

Anche le proposte presentate in merito ai percorsi di area vasta non vanno a contribuire in maniera significativa sull'assetto territoriale dato atto che esiste già una rete sentieristica diffusa che garantisce già i collegamenti ciclopedonali, come ben si evince dall'immagine sottostante. La nuova ciclabile lungo la SP 14 andrebbe soltanto a sostituirsi a quella già esistente, adeguandosi al nuovo tracciato, mentre il tratto più a nord, una volta superata l'area cd di margine orientale, non troverebbe un proseguimento oltre il Terminal 1 a differenza del percorso già esistente lungo la SP 52.



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

Nel merito di tale aspetto, si richiama quanto già espresso nell'istruttoria allegata alla Delibera n. 138 del 23.12.2021,

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

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

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

Pertanto, il SIA non affronta una questione basilare e fondamentale: la realizzazione di tali nuove infrastrutture con la giustificazione della loro necessità per rendere sostenibili le previsioni aeroportuali, comporterà un effetto cumulativo negativo (rispetto a quelli che saranno già gli impatti arrecati dall'aeroporto) in termini di impatti su tutte le componenti ambientali.

Non è accettabile, né proceduralmente corretto, che la valutazione di tali impatti sia rimandata alle singole procedure VIA; in tal senso solo una procedura di Valutazione Ambientale Strategica potrebbe fornire un'adeguata stima e previsione degli effetti cumulativi dello sviluppo del sistema infrastrutturale dell'area.

Ad integrazione di quanto già esposto si sottolinea che le opere stradali richieste come opere relative all'accessibilità trasportistica, di cui le integrazioni volontarie non fanno cenno (se non per quanto riportato nel Protocollo di Intesa allegato alle stesse), anche qualora venissero finanziate e realizzate, non rientrano – se non in parte – fra le opere stradali ritenute necessarie per risolvere l'incremento di traffico derivante dallo sviluppo aeroportuale.

Anche su tale aspetto si rinvergono pertanto forti criticità e preoccupazioni rispetto alle ricadute in termini di traffico sulla rete stradale esistente e sui relativi impatti ambientali.

QUADRO AMBIENTALE E STUDIO DI INCIDENZA

Si premette innanzitutto che il parere del Parco del Ticino, di cui alla Delibera di Consiglio di Gestione n. 138 del 13/12/2021, già considerava quanto riportato nelle integrazioni del Proponente rispetto al layout attuale e quindi come già precedentemente rimarcato, nelle integrazioni volontarie del mese di luglio 2022 non si rileva nessuna riduzione dell'area di espansione dell'area cargo in termini di superficie impermeabilizzata, suolo consumato e superficie di habitat distrutto.

In relazione ai contenuti del Documento Tecnico, redatto dall'Agr. Dott. Vegini Emanuele, si prende atto che rispetto al documento del 2019 sono stati ricalcolate le superfici interessate dall'ampliamento che prevedeva inizialmente l'occupazione di 93,30 ettari, a fronte degli attuali 48,62 ettari.

Lo studio afferma che *"In merito agli habitat di elevato valore conservazionistico, ovvero tutelati dalla Direttiva 92/43/CEE, quali "4030 - lande secche europee", "6210 - formazioni erbose secche seminaturali" e "9190 - vecchi querceti acidofili" qui presenti, la nuova progettazione prevede la sottrazione di 3,97 ettari di habitat 4030 e 0,02 ettari di habitat 6210, mentre non verrà ridotta in modo diretto la superficie di habitat 9190 (nella precedente progettazione era prevista la sottrazione di 0,21 ettari di questo habitat). Dal raffronto tra il vecchio e nuovo progetto di ampliamento si ha il 49,2% in meno di habitat 4030 sottratto, mentre resta invariata quella dell'habitat 6210".* Nella tabella sottostante viene riportato un prospetto riassuntivo delle superfici sottratte.

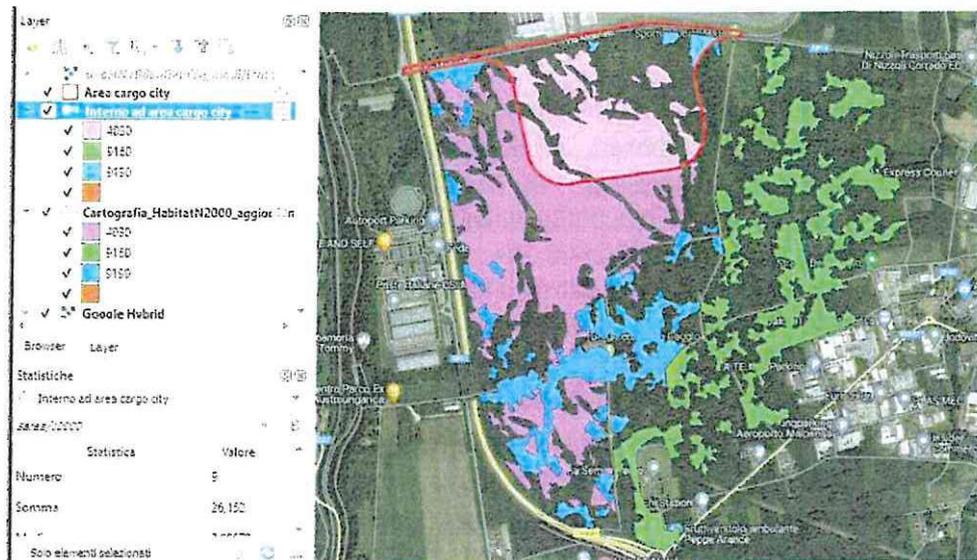
Ecosistema	Superficie sottratta (Ha) progetto originale	Superficie sottratta (Ha) progetto nuovo	Variazione % rispetto a originale
Habitat 4030	7,83	3,98	-49,2%
Habitat 6210-C	0,02	0,02	0%
Habitat 9190-B	0,21	-	-
Vegetazione erbaceo-arbustiva	25,94	14,90	-42,6%
Altre superfici prative	0,03	-	-
Altre superfici boschive	55,27	29,72	-46,9%

Come già evidenziato nel precedente parere si considera **effettuata in modo inattendibile la classificazione degli habitat** riportati nel documento, dal momento che sarebbe stato opportuno e necessario, trattandosi di un Habitat di Direttiva, utilizzare le linee guida per il monitoraggio degli habitat lombardi (Brusa G., Cerabolini B.E.L., De Molli C., 2016. Schede di monitoraggio (ex articolo 17 della Direttiva 92/43/CEE) per gli habitat di interesse comunitario presenti in Lombardia. Habitat: 4030 "Lande secche europee". Università degli Studi dell'Insubria - Fondazione Lombardia per l'Ambiente, Osservatorio Regionale per la Biodiversità di Regione Lombardia), in cui sono riportati anche diversi criteri per valutarne lo stato di conservazione, stabilendo delle soglie percentuali di copertura di *Calluna*, specie esotiche e altre specie indicatrici, che avrebbero determinato una diversa valutazione delle brughiere indicate come degradate. Nel manuale di monitoraggio nazionale, si suggerisce inoltre, per l'habitat 4030, di rilevare anche lo strato muscinale (ospitante muschi e licheni). Le brughiere, infatti, insieme ai prati aridi sono gli unici habitat planiziali che possono ospitare comunità licheniche terricole.

A titolo di confronto si riporta il calcolo della superficie di habitat di interesse comunitario sottratti dall'espansione del Cargo effettuata basandosi sulla perimetrazione riportata dalla *Carta degli habitat di interesse comunitario nei Siti Natura 2000: carta vettoriale riportante la distribuzione degli habitat di interesse comunitario (Allegato I, Direttiva 92/43/CEE) nei Siti della Rete Natura 2000 (SIC/ZSC, ZPS) istituiti in Lombardia pubblicati da Regione Lombardia sul sito dell'Osservatorio della Biodiversità* (<http://www.biodiversita.lombardia.it/>).

Per un'ulteriore verifica nel mese di luglio 2022 sono anche stati effettuati dei rilievi da parte dei botanici dell'Università di Pavia nell'ambito dell'Azione E2 Replicazione e trasferimento del progetto del progetto LIFE LIFE18 NAT/IT/000803 LIFE DRYLANDS "Restoration of dry-acidic Continental grasslands and heathlands in Natura 2000 sites in Piemonte and Lombardia" che hanno permesso non solo di confermare la presenza dell'habitat 4030, ma anche degli habitat 9190 e 9160.

Come mostrato nella figura sottostante l'habitat 4030 occupa una cospicua porzione dell'area che si intende distruggere per la realizzazione di Cargo City, pari a 24,67 ettari; considerato che nell'ambito interessato sono presenti attualmente circa 90,40 ettari, **la realizzazione dell'infrastruttura porterebbe ad una perdita del 27,29% della superficie di habitat di interesse comunitario 4030, fra l'altro in una delle porzioni meglio conservate.**



A conferma dell'integrità delle Brughiere di Malpensa e Lonate si riportano anche alcune informazioni circa la ricca comunità lichenica presente:

- specie rare e/o minacciate a causa del legame con un particolare habitat in declino nell'Unione Europea (interesse conservazionistico sovranazionale): *C. peziziformis*, *C. pulvinata*, entrambe legate alle brughiere a *Calluna vulgaris*, *C. portentosa*, tipica di brughiere e praterie aride.
- specie rare e/o minacciate sull'intero territorio nazionale (interesse conservazionistico nazionale): *C. conista*, *C. peziziformis*, *C. portentosa*, *C. pulvinata*.
- specie rare e/o minacciate in Lombardia (interesse conservazionistico regionale): *C. conista*, *C. peziziformis*, *C. polycarpoides*, *C. portentosa*, *C. pulvinata*, *C. strepsillis*, *C. verticillata*.
- specie rare e/o minacciate nella Pianura Padana o alle basse quote in generale (interesse biogeografico): *C. cariosa*, *C. coccifera*, *C. conista*, *C. peziziformis*, *C. portentosa*, *C. pulvinata*, *C. strepsillis*, *C. uncialis*, *C. verticillata*, *D. baeomyces*.

L'importanza lichenologica dell'area, tanto per le specie più rare quanto per quelle più diffuse, non è dovuta solamente al numero di specie presenti, ma anche al fatto che sia nella brughiere "di Via Gaggio" sia alla "Promessa" i licheni terricoli occupano ancora discrete estensioni in cui si assemblano in comunità ricche di specie e ben strutturate, che, oltre a contribuire direttamente alla biodiversità, hanno anche un ruolo nel caratterizzare e differenziare gli Habitat e, soprattutto, forniscono numerosi servizi ecosistemici (Gheza et al. 2021).

La scelta quindi di definire degradata la brughiere in cui *Calluna vulgaris* domina con le altre specie indicate non è assolutamente condivisibile, in quanto nella documentazione predisposta dal

proponente molte superfici ascrivibili all'habitat 4030 sono state invece declassate a Vegetazione erbaceo-arbustiva.

Anche da un punto di vista micologico l'area si rivela di grandissimo interesse. L'elenco delle specie censite evidenzia la presenza di taxa ritenuti rari o rarissimi a livello nazionale od europeo, tra cui *Inocybe caprimulgi* Vauras & Larsson, di cui la Brughiera costituisce al momento l'unica stazione conosciuta al di fuori del suo areale di origine (Scandinavia). Tra le specie strettamente legate a questo ambiente, da considerarsi estremamente localizzate e/o rare per l'intero territorio nazionale si citano *Neottiella vivida* (Nyl.) Dennis, *Octospora humosa* (Fr.) Dennis, *Sarcoleotia globosa* (Sommerf. *Entoloma pratulense* Noordel., ex Fr.) Korf, *Entoloma cephalotrichum* (P.D. Orton) Noordel. Notevole la presenza di varie specie appartenenti al Genere *Tricholoma* tra cui *Tricholoma equestre* (L.) P. Kumm. e *Tricholoma frondosae* Kalamees & Shchukin.

Per quanto concerne le cenosi forestali nell'area di intervento è stato riconfermato l'habitat 9190 "Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur*", che sarà interessato dall'ampliamento per una superficie pari a 1,48 ettari.

L'habitat 9160 "Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale del Carpinion betuli", sebbene secondo il Documento tecnico sia ritenuto "estinto ormai da almeno diversi anni a causa della sua trasformazione a prunedo" è invece presente, così come da cartografia regionale (poligoni in verde nella figura a pag. 15) e dai rilievi recentemente effettuati dall'Università di Pavia sopra richiamati, nell'ambito dei quali è stata riscontrata la presenza di *Quercus robur* (strato arboreo), *Acer campestre*, *Sambucus nigra*, *Euonymus europaeus*, *Crataegus monogyna* (strato arbustivo), *Carex pilosa*, *Carex brizoides*, *Brachypodium sylvaticum*, *Poa nemoralis*, *Polygonatum multiflorum*, *Vinca minor*, *Salvia glutinosa* e *Pteridium aquilinum* (strato erbaceo), che confermano il permanere dell'habitat 9160, nonostante la presenza di specie arboree esotiche, condizione purtroppo comune alla maggior parte dei boschi di pianura.

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

Si cita nuovamente ad esempio lo STUDIO DI AREA VASTA MALPENSA (Eupolis Lombardia, 2013) nel quale è riportata una mappa relativa ad un approfondimento elaborato dall'Università dell'Insubria, effettuato al fine di valutare le condizioni ecologiche idonee all'insediamento delle brughiere nell'area di studio. Questa analisi ha permesso di differenziare le aree che sono generalmente inidonee per ospitare l'habitat di brughiera, in contrapposizione alle aree abbastanza idonee ("alta") e quelle decisamente idonee ("molto alta"). **Le classi di valutazione "alta" o "molto alta" occupano complessivamente una superficie inferiore al 15% delle aree naturali, pertanto la potenzialità attuale per l'habitat di brughiera nell'area di studio è decisamente scarsa. Le aree con maggiori potenzialità si concentrano in poche zone: la principale di queste si localizza nelle brughiere di Malpensa e Lonate: il 42% delle aree valutate come "alte" o "molto alte" ricade in questo ambito.**

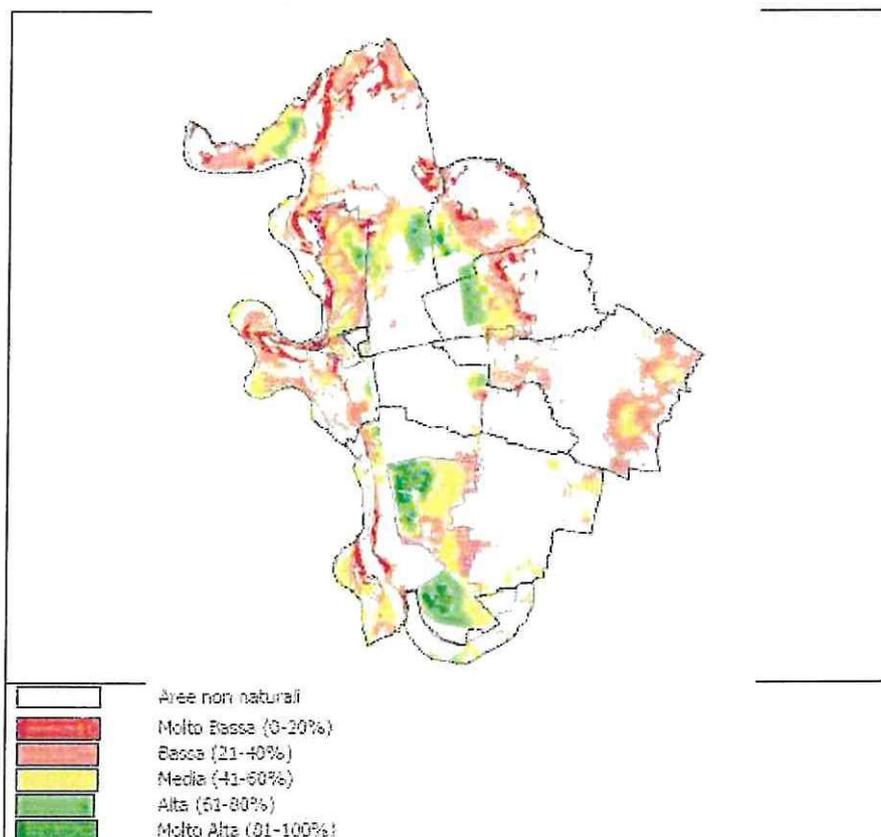


FIGURA 2-15. DISTRIBUZIONE NELL'AREA DI STUDIO DEL VALORE POTENZIALE DI BRUGHIERA ECOLOGICA INTESA IN TRE PER LE BRUGHIERE (PER) SUDDIVISA IN CINQUE CLASSE DI GRADIMENTO. LA LINEA GHI INDICA IL PERIMETRO DEL SIC "ORLANDO DEL DIOSIO", MENTRE QUELLA ROSA INDICA IL PERIMETRO DEL SIC/PSI "BRUGHIERE DI MALPENSA E DI LONATE" PROPOSTO DAL PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO.

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

A fronte della sottrazione permanente di ambienti di tale importanza per le previsioni di ampliamento del sedime aeroportuale, il SIA ritiene di compensare tale impatto con interventi di riqualificazione della brughiera e di miglioramento forestale attraverso interventi di Rigenerazione o ricreazione di habitat, Recupero di habitat in trasformazione, Rigualificazione di habitat degradati, Contenimento di specie esotiche, Arricchimenti floristici, ampliando la superficie di intervento per un totale di 152,4 ettari. Tale soluzione, come già ribadito nel precedente parere, rappresenta certamente una possibile mitigazione, ma vista l'esiguità complessiva dell'habitat in termini di superficie, **la perdita irreversibile di 24,67 ettari di brughiera e complessivamente di 48,62 ettari di un'area definita ad "alta" e "molto alta" idoneità ecologica potenziale per le brughiere è ritenuto un impatto non mitigabile e non compensabile**; si consideri che nella parte lombarda della cosiddetta "area vasta di Malpensa", nel 1833 le brughiere occupavano una superficie complessiva di 6.394,7 ha, mentre secondo studi risalenti a circa 10 anni fa la superficie stimata era invece di 238,81 ettari e ad oggi le Brughiere di Malpensa e Lonate si attestano su circa 100 ettari.

Secondo il III Report di monitoraggio ex-art.17 pubblicato nel 2014 (Genovesi et al., 2014) per stabilire lo stato di conservazione degli habitat in Europa, in Italia si registrava uno stato "Inadeguato sfavorevole" dell'habitat 4030 per le brughiere della regione Biogeografica Continentale (cui appartengono anche le brughiere di Malpensa e Lonate Pozzolo), condizione che si rifletteva anche negli altri paesi europei.

Secondo il IV Report, pubblicato nel 2021 (Ercole et al., 2021), le brughiere hanno continuato a deteriorarsi nell'area biogeografica continentale, indicando come il trend di degrado rilevato nel III report sia proseguito nel tempo. **In Italia, secondo il IV Report, la brughiera continentale risulta essere in uno stato di conservazione complessivo cattivo, con il rischio di perdita dell'habitat localmente.**

Pertanto, la tutela dell'habitat 4030 risulta fortemente strategica, date le sue dimensioni, per migliorarne lo stato di conservazione nella Regione Biogeografica Continentale Italiana.

Il biotopo delle Brughiere di Malpensa e Lonate ha un'ulteriore peculiarità, perché si trova ai margini meridionali della distribuzione dell'habitat "Lande secche europee" e offre, pertanto, un'occasione unica di monitoraggio degli effetti dei cambiamenti climatici sulle cenosi coinvolte.

Infine, come descritto da Cerabolini et al., 2017, le brughiere della valle del Ticino e dei terrazzi adiacenti, in cui ricadono quelle del sito preposto, sono caratterizzate da substrati più grossolani e asciutti ospitanti licheni terricoli e si distinguono, per composizione floristica, da quelle piemontesi e dalle altre brughiere lombarde (es. Groane), sviluppate su suoli più evoluti e argillosi e pertanto ospitanti specie più igrofile e privi di licheni terricoli. Entrambe le tipologie sono riconducibili all'habitat 4030 e la perdita e/o mancata conservazione di una delle due tipologie si ripercuoterebbe sullo stato di conservazione complessivo della biodiversità associata all'habitat 4030 continentale.

Fra l'altro, oltre alla perdita irreversibile diretta, la modalità di intrusione nell'habitat del sedime in progetto determinerebbe certamente la compromissione di una superficie molto più vasta; nello studio è stato correttamente considerato l'effetto margine, ma la quantificazione pari a 15 metri dai confini dell'ampliamento, per un'area buffer totale di 3,27 ettari potrebbe non essere sufficiente visto che tale effetto si amplifica in funzione del rapporto tra perimetro ed area: gli indici risultano più elevati in frammenti di piccole dimensioni o di forma allungata e/o sottile che presentano quindi una superficie proporzionalmente maggiore di ambienti marginali. Fra l'altro in letteratura si riportano indicazioni sui pochi boschi residui della pianura Padana, secondo i quali l'effetto margine sulla struttura forestale si estende mediamente per 30 metri verso l'interno del bosco (Aa. Vv., 2001). In tale contesto è stato osservato come frammenti forestali con una estensione inferiore ai 20 ettari possano rischiare il completo annientamento come unità ecosistemiche anche per effetto di fattori fisici legati al margine, come il vento, che ne altera la struttura e la dinamica complessiva (Battisti C., 2004).

L'effetto margine è molto variabile e questo fenomeno, oltre alla distruzione diretta dell'habitat potrebbe avere significativi impatti sulla fauna selvatica che frequenta quest'area e che, come già evidenziato nel precedente parere, consta di un elevato numero di specie molte delle quali di interesse conservazionistico, fra queste: *Caprimulgus europaeus*, *Coenonympha oedippus*, *Callimorfa (Euplagia) quadripunctaria*, *Podarcis sicula campestris* e *Sympecma pedisca*, odonato in Allegato IV della Direttiva Habitat e considerato nella Lista Rossa degli Odonati italiani criticamente minacciato di estinzione, la cui presenza è stata ripetutamente segnalata a partire dal 2016 e con diversi individui proprio presso la brughiera a sud dell'aeroporto che costituisce sito di svernamento, presenza confermata anche in data 19/12/2021.

Per quanto riguarda gli interventi di compensazione si prende atto degli approfondimenti contenuti nel Documento tecnico, condivisibili da un punto di vista metodologico, in particolare ove si sottolinea che "In riferimento alle superfici minime di compensazione è da tenere in considerazione anche il mantenimento della coerenza globale della rete Natura 2000: ciò significa che i siti di intervento dovranno essere individuati all'interno di un areale ben definito, con particolari caratteristiche di tipo sia geografico che biologico. Alla luce di tutto ciò risulta evidente come prediligere interventi in ambienti limitrofi all'area impattata rappresenti la soluzione ottimale: per questo motivo per la realizzazione delle opere compensative si è deciso di intervenire nelle aree naturali poste a Sud dell'ampliamento e costituita dai medesimi habitat". Tuttavia le elaborazioni contenute nel documento tecnico portano ad identificare 41,37 ettari di superficie minima di compensazione per l'habitat 4030 a fronte di una supposta distruzione di 3,98 ettari. Facendo le adeguate

proporzioni, a fronte della distruzione di 24,67 ettari di habitat 4030, calcolati sulla base della cartografia degli habitat regionale, la superficie minima di compensazione dovrebbe attestarsi su circa 250 ettari.

In ogni caso, come già ampiamente dibattuto in questo e nei precedenti pareri, **si ritiene che la perdita di 24,67 ettari di brughiera in quell'ambito non sia compensabile e al contrario questo patrimonio di biodiversità andrebbe adeguatamente tutelato attraverso l'istituzione di un sito rete Natura 2000, così come da richiesta avanzata dal Parco del Ticino a Regione Lombardia nel 2011.**

Infine, come già ricordato nel precedente parere del Parco, il Piano del Verde Malpensa 2000 prevedeva azioni di "Conservazione della Brughiera" per una superficie pari a 131 ettari, mai realizzati.

Considerato quanto sopra si ribadisce nuovamente che la scelta di sviluppare l'alternativa 7 comporta un impatto ambientale inaccettabile e non compensabile, determina un eccessivo consumo di suolo, incrementando la frammentazione e minacciando la continuità territoriale in un ambito caratterizzato da habitat ormai divenuti rari e su cui andrebbero incrementate le forme di tutela e non l'ulteriore riduzione.

- **CONSUMO E IMPERMEABILIZZAZIONE DI SUOLO**

In più passaggi all'interno dei documenti integrativi presentati si evidenzia come fattore positivo la riduzione dell'occupazione di aree ai fini aeroportuali a 44 ha contro i 60 ha previsti nella proposta contenuta nelle integrazioni di Novembre 2011 e i 90 ha della proposta inizialmente pubblicata ai fini dell'avvio della procedura VIA.

Su questo aspetto si evidenzia che la riduzione riguarda esclusivamente il perimetro del sedime aeroportuale, ma non incide in nessuna maniera sugli indici di impermeabilizzazione di suolo derivanti dall'espansione dell'area cargo. Su tale punto quindi, oltre a ribadire le osservazioni già espresse con Delibera CdG 138/2021, si sottolinea come non sia stata fatta nessuna rivalutazione circa il dimensionamento dell'area cargo e quindi una reale proposta di riduzione di consumo di suolo.

Già nelle integrazioni di novembre era stata prevista la configurazione ripresentata con le attuali integrazioni volontarie, pertanto non si rilevano elementi tali da considerare risolta tale criticità.

Analogamente si ribadisce che nel conteggio del consumo di suolo andrebbe inserita anche la realizzazione della variante alla SP 14, opera che non si renderebbe necessaria qualora l'ampliamento dell'area cargo avvenisse all'interno del sedime aeroportuale.

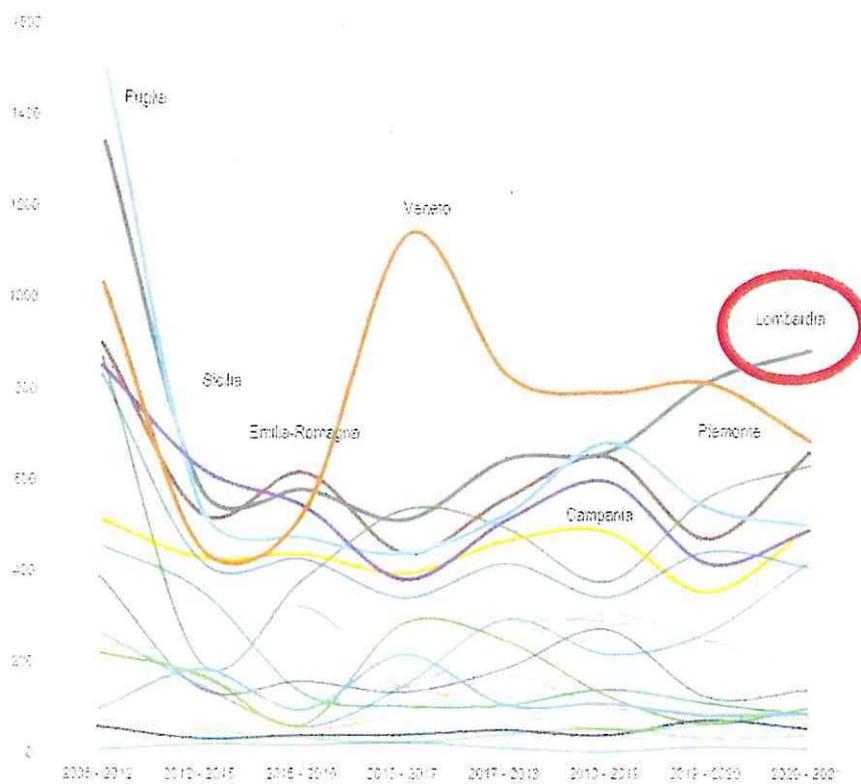
Addirittura con la nuova proposta di configurazione aeroportuale viene previsto un ulteriore potenziale consumo di suolo legato alla realizzazione dei campi fotovoltaici.

Pur ritenendo la produzione di energia da fonti rinnovabili un obiettivo da perseguire, si ritiene che tale target possa essere già perseguito massimizzando lo sfruttamento delle coperture degli edifici esistenti e di quello di progetto senza andare ad occupare nuovo suolo.

Le integrazioni non affrontano neppure il tema legato alle nuove infrastrutture stradali che SEA si è impegnata a finanziare nell'ambito dell'accordo sottoscritto con i Comuni del CUV, Regione e Provincia di Varese, come esito dell'effettivo percorso di condivisione intrapreso dal proponente in conseguenza dei pareri negativi espressi dagli Enti coinvolti, al fine di superare le criticità riscontrate.

Queste nuove opere produrranno un ulteriore consumo di suolo, stimato approssimativamente in oltre 20 ha (solo considerando le nuove realizzazioni e non gli ampliamenti delle infrastrutture stradali esistenti, non avendo a disposizione dati certi nel merito) che non vengono in alcun modo tenuti in considerazione nei bilanci effettuati.

Gli argomenti sopra riportati circa il consumo di suolo, a maggior ragione in un'area di grande pregio ecologico come la brughiera di Malpensa, vanno letti anche alla luce del recente rapporto pubblicato da SNPA dove emerge che "Il consumo di suolo in Italia continua a trasformare il territorio nazionale con velocità elevate. Nell'ultimo anno, le nuove coperture artificiali hanno riguardato altri 69,1 km², ovvero, in media, circa 19 ettari al giorno, il valore più alto degli ultimi 10 anni. Un incremento che mostra un'evidente accelerazione rispetto ai dati rilevati nel recente passato, invertendo nettamente il trend di riduzione degli ultimi anni e facendo perdere al nostro Paese 2,2 metri quadrati di suolo ogni secondo e causando la scomparsa irreversibile di aree naturali e agricole. Tali superfici sono sostituite da nuovi edifici, infrastrutture, insediamenti commerciali, logistici, produttivi e di servizio e da altre aree a copertura artificiale all'interno e all'esterno delle aree urbane esistenti...omissis... Tra il 2006 e il 2021 in Italia sono stati consumati 1.153 km² di suolo naturale o seminaturale a causa dell'espansione urbana e delle sue trasformazioni collaterali, con una media di 77 km² all'anno...omissis... I valori percentuali più elevati del suolo consumato sono in Lombardia (12,12%), Veneto (11,90%) e Campania (10,49%; Figura 4, Tabella 2). Gli incrementi maggiori, indicati dal consumo di suolo netto in ettari dell'ultimo anno, sono avvenuti nelle regioni Lombardia, con 883 ettari in più, Veneto (+684 ettari), Emilia Romagna (+658), Piemonte (+630) e Puglia (+499)".



Andamento del consumo di suolo annuale netto a livello regionale dal 2006 al 2021.

Fonte: elaborazioni ISPRA su cartografia SNPA

Sempre nel Rapporto si legge che "Il 25% dell'intero suolo consumato è rappresentato dagli edifici (5.400 km²) che continuano ad aumentare costantemente (+1.125 ettari), distribuendosi tra aree urbane compatte (32%), aree suburbane e produttive, (40%) e aree rurali (28%)... omissis...323 ettari nel 2021 sono stati destinati alla realizzazione di nuovi poli logistici, prevalentemente nel Nord-Est (105 ettari) e nel Nord-Ovest (89 ettari). Un aspetto del consumo di suolo riguarda l'installazione di impianti fotovoltaici a terra...omissis... Gli scenari futuri previsti per la transizione ecologica prevedono un importante aumento nei prossimi anni di questa tipologia di consumo, stimato in oltre 50.000 ettari, circa 8 volte il consumo di suolo annuale anche se, sfruttando gli edifici e i fabbricati già esistenti, sarebbe possibile ridurre il consumo della risorsa suolo. È stata stimata, infatti, una superficie potenzialmente disponibile per l'installazione di impianti fotovoltaici sui

tetti compresa tra 75.000 e 99.000 ettari, sufficiente ad ospitare nuovi impianti fotovoltaici per una potenza complessiva compresa tra 70 e 92 GW, un quantitativo sufficiente a coprire l'aumento di energia rinnovabile complessiva previsto dal Piano per la Transizione Ecologica al 2030...omissis...Un impatto evidente delle trasformazioni del paesaggio è dato dalla frammentazione del territorio, ovvero il processo che genera una progressiva riduzione della superficie degli ambienti naturali e seminaturali e un aumento del loro isolamento. Quasi il 45% del territorio nazionale risulta classificato in zone a elevata o molto elevata frammentazione'.

Alla luce di quanto sopra richiamato emerge con ancora maggiore evidenza che le soluzioni interne al sedime proposte da SEA in sede di valutazione delle alternative e valutate dal Parco del Ticino come ottimali (Alternative 2 e 2A) nonché le ulteriori proposte di layout meglio descritte a pagg. 12 e 13 della presente istruttoria,, risponderebbero anche alle criticità sopra evidenziate, sia per quanto riguarda il consumo di suolo di pregio, sia in merito al problema della frammentazione del territorio.

CONCLUSIONI

Il presente parere è limitato alle modifiche progettuali proposte con le integrazioni volontarie predisposte da SEA e ENAC e messe a disposizione degli Enti, come da comunicazione del MITE del 25/07/2022 e riguardano pertanto i soli seguenti aspetti:

- ITER PROCEDURALE
- VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VAS DEL PIANO AEROPORTUALE
- ANALISI ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE PER LO SVILUPPO AREA CARGO
- RICONFIGURAZIONE DELLA VIABILITÀ PER LA SP14
- AREE DI FRUIZIONE PUBBLICA E DI RIFUNZIONALIZZAZIONE ENERGETICA AMBIENTALE DEL SEDIME AEROPORTUALE
- VALUTAZIONI RIGUARDANTI LA VIABILITÀ E L'INCREMENTO DI TRAFFICO VEICOLARE
- QUADRO AMBIENTALE E STUDIO DI INCIDENZA
- CONSUMO E IMPERMEABILIZZAZIONE DI SUOLO

Restano quindi ferme le ulteriori criticità segnalate nella precedente Delibera di Consiglio di Gestione n. 138 del 13/12/2021, a cui si rimanda integralmente, in particolare per quel che concerne le tematiche:

Quadro pianificatorio:

- VERIFICA DEL QUADRO PRESCRITTIVO DERIVANTE DAL DPCM 13 DICEMBRE 1999
- DISAMINA DELLA COERENZA DEL PIANO RISPETTO AGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELLE AREE PROTETTE E ALLE PREVISIONI DI RETE ECOLOGICA AI DIVERSI LIVELLI DI PIANIFICAZIONE
- PREVALENZA DELLE PREVISIONI PROGETTUALI RISPETTO AGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DEL PARCO
- VERIFICA DI COERENZA DEL MASTERPLAN CON GLI OBIETTIVI DEL PROGRAMMA MAB UNESCO – RISERVA DELLA BIOSFERA TICINO VAL GRANDE VERBANO
- PREVISIONI DI SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI MALPENSA ED IN PARTICOLARE DELL'AREA CARGO ALL'INTERNO DEL QUADRO PIANIFICATORIO NAZIONALE E REGIONALE

Quadro progettuale

- AGGIORNAMENTO SCENARI DI CRESCITA E STIME DI TRAFFICO
- DIMENSIONAMENTO AREA CARGO CITY
- RELAZIONE CON PROGETTO PASS4CORE
- AREE A PARCHEGGIO

Quadro ambientale e studio di incidenza

- INQUINAMENTO ACUSTICO
- QUALITÀ DELL'ARIA
- OSSERVAZIONI ALLE ANALISI PAESAGGISTICHE
- PIANO DI MONITORAGGIO

Si ritiene utile sottolineare nuovamente che le integrazioni presentate non permettono in alcun modo di ridurre le previsioni di impatto ambientale dell'opera, visto che vanno ad insistere sull'alternativa 7, l'unica realmente inaccettabile sotto il profilo dell'impatto ambientale che ne deriverebbe. La previsione di nuove ed ulteriori opere infrastrutturali, non direttamente connesse al progetto in esame, comportano la necessità di sottoporre l'insieme delle opere a Valutazione Ambientale Strategica e rendono ancora più negativo l'impatto complessivo sotto il profilo ambientale, sociale e strategico.

La presente istruttoria integra pertanto quanto già espresso con Delibera di Consiglio di Gestione n. 138 del 13/12/2021 e, a fronte delle osservazioni di cui sopra e per le motivazioni ivi contenute, propone di **confermare parere negativo in merito al Masterplan 2035 – Aeroporto di Milano Malpensa.**

Il Direttore

dott. Claudio De Paola

Il Responsabile

Settore Pianificazione Paesaggio e GIS

dott.ssa Francesca Trotti

Il Responsabile

Settore Vegetazione e Boschi

dott. Fulvio Caronni

Il Responsabile

Settore Gestione Siti Natura 2000

dott.ssa Valentina Parco

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del DLgs 82/2005 e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo a firma autografa



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

Proposta di deliberazione N.487 del 04/08/2022

Deliberazione Consiglio di Gestione N° 99 del 19/08/2022

Oggetto:

PARERE IN MERITO A "AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035"
DA RILASCIARSI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI
IMPATTO AMBIENTALE NAZIONALE COMPRESIVA DI VALUTAZIONE DI
INCIDENZA . PROCEDURA VIA NAZIONALE ID 5359
INTEGRAZIONE AL PARERE R ILASCIATO CON DELIBERA DI CONSIGLIO DI
GESTIONE N. 138 DEL 13/12/2021 A SEGUITO DI PRESENTAZIONE DA PARTE DEL
PROPONENTE DI INTEGRAZIONI VOLONTARIE

Il Responsabile del procedimento:

FRANCESCA TROTTI

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

Parere	Testo	Esito	Data	Il Responsabile	Firma
TECNICO	PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA	Favorevole	04/08/2022	FRANCESCA TROTTI	

Note: _____

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

IL PRESIDENTE

F.to Cristina Chiappa

IL SEGRETARIO

F.to: Avv. Antonella Anzecchiarico

Copia conforme all'originale, per uso amministrativo.
Magenta, li 19-08-2022

IL VICE DIRETTORE



RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

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

dal _____ al _____

Magenta, _____

IL SEGRETARIO

(Avv. Antonella Anzecchiarico)

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

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

Magenta, _____

IL SEGRETARIO

F.to: (Avv. Antonella Anzecchiarico)

