Copia

	PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO		
	C.d.G.	Numero 123	Data 05/12/2023

OGGETTO: PROCEDURA DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE AEROPORTO DI MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035: ESPRESSIONE DEL PARERE DI COMPETENZA IN ESECUZIONE DELL'ART. 1 TER DEL D.L. 02/09/2023, N. 121, CONVERTITO CON LEGGE 6 NOVEMBRE 2023, N. 155

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI GESTIONE

L'anno duemilaventitre addì cinque del mese di dicembre alle ore 08:00, convocato nei modi previsti dallo statuto, si è regolarmente riunito il Consiglio di Gestione dell'Ente Parco.

Visto l'art. 12 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 recante il Codice dell'amministrazione digitale;

Richiamata la delibera di Consiglio di Gestione n. 39 del 29.3.2022 avente ad oggetto: "Approvazione del Regolamento per lo svolgimento in videoconferenza delle sedute del Consiglio di Gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino";

Si procede all'esame della proposta.

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	Presente sede
4	BROGIN GIOVANNI	Consigliere	Presente collegato
5	MONNO FRANCESCA LARA	Consigliere	Presente collegata
6	SIGNORELLI FABIO	Consigliere	Presente collegato

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

Assiste il Direttore del Parco, Claudio De Paola.

Partecipa il Segretario Avv. Antonella Annecchiarico collegata

OGGETTO: PROCEDURA DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE AEROPORTO DI MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035: ESPRESSIONE DEL PARERE DI COMPETENZA IN ESECUZIONE DELL'ART. 1 TER DEL D.L. 02/09/2023, N. 121, CONVERTITO CON LEGGE 6 NOVEMBRE 2023, N. 155

Deliberazione C.d.G. n. 123 del 05/12/2023.

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 Delibera di Consiglio di Gestione n. 138 del 13/12/2021, l'Ente Parco esprimeva tempestivamente il proprio 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;
- entro i termini previsti dagli artt. 24 e 25 del D.lgs 152/2006, il Ministero non adottava il provvedimento di VIA;
- 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";*

Richiamati i contenuti della Delibera di Consiglio di Gestione n. 138 del 13/12/2021 con cui l'Ente Parco esprimeva 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;

Richiamata, altresì, la deliberazione di C.D.G. n. 99 del 19.08.2022 con cui l'Ente Parco, a seguito delle predette integrazioni volontarie trasmesse da SEA, esprimeva il proprio parere negativo deliberando quanto segue:

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 migiore 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.*

Atteso che a seguito dell'acquisizione dei pareri espressi dagli enti coinvolti nella suddetta procedura, ivi compreso quello dell'Ente Parco di cui alla citata delibera n. 99/2022, la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS esprimeva parere positivo n. 443 del 21 aprile 2023, con condizioni ambientali, concludendo che *"Riguardo*

al Masterplan aeroportuale, composto dalla pluralità di interventi sopra richiamati, la Commissione è dunque giunta ad un giudizio favorevole di compatibilità ambientale per tutti gli interventi interni al sedime dell'aeroporto escludendo che l'area cargo aereo merci si realizzi ampliando l'aeroporto al di fuori del sedime, occupando un ambito naturale facente parte del Parco della Valle del Ticino come prevede l'alternativa 7, dettando quindi una condizione ambientale di indirizzo che dispone che - tra le soluzioni proposte da ENAC per lo sviluppo dell'area cargo aereo - quella da sviluppare nella fase esecutiva non sia l'alternativa 7, orientando lo sviluppo del progetto definitivo verso una delle differenti alternative indicate dallo stesso proponente, che sfruttano aree libere - interne - ai confini della vasta area aeroportuale";

Considerato che in conseguenza del suddetto parere, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con decreto n. 282 del 08.06.2023, esprimeva giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del "Masterplan 2035" dell'aeroporto di Milano – Malpensa, comprensivo della valutazione d'incidenza e della verifica del Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo presentato ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120, subordinato al rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2, 3 e 4 del medesimo provvedimento;

Visti in particolare gli articoli 2, 3 e 4 del citato decreto n. 282 del 08.06.2023 laddove si specificava che:

- Articolo 2 Condizioni ambientali della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS: *1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 443 del 21 aprile 2023. Il proponente presenta l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere;*
- Articolo 3 Condizioni ambientali del Ministero della cultura: *1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere del Ministero della cultura espresso con nota della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio n. 9168 del 13 marzo 2023. Il proponente presenta l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere*;
- Articolo 4 Condizioni ambientali della Regione Lombardia: *1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui delibera di giunta regionale Lombardia n. XI/7555 del 15 dicembre 2022, ove non in contrasto con le condizioni ambientali di cui all'articolo 1. Il proponente presenta l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere;*

Considerato che a seguito del citato decreto n. 282 del 08.06.2023 del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, è entrata in vigore, in data 12 novembre 2023, la legge 6 novembre 2023, n. 155, che, in sede di conversione del D.L. 02/09/2023, n. 121, recante *"Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale"*, ha introdotto l'art. 1 ter che, ai commi 1 e 2, ha previsto quanto segue:

1. *"Al fine di perseguire gli obiettivi nazionali ed europei connessi allo sviluppo del traffico merci per via aerea in coerenza con le esigenze nazionali e internazionali e con l'impegno a ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma, l'intervento di implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo trasmesso dall'Ente nazionale per l'aviazione civile in data 30 giugno 2020 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai fini dell'istanza di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è riconosciuto opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità.*
2. *Ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione dell'intervento di cui al*

comma 1, le amministrazioni e gli enti competenti, previa ricognizione dei provvedimenti adottati in relazione al medesimo intervento, provvedono entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nel rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, a una nuova valutazione ai sensi dell'articolo 21-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241, delle determinazioni adottate, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento di cui al comma 1."

Considerato che per effetto della normativa sopra citata, l'Ente Parco, previa ricognizione delle determinazioni adottate sul punto, deve ora procedere ad una nuova valutazione in considerazione dell'innovazione introdotta dal citato comma 1 dell'art. 1 ter del D.L. 02/09/2023, n. 121, entro il termine di trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione 6 novembre 2023, n. 155, avvenuta in data 12 novembre 2023;

Dato atto che, pur non essendo pervenuta alcuna richiesta dall'Autorità procedente per l'espressione del parere di competenza a seguito dell'entrata in vigore della citata normativa, si ritiene comunque necessario esprimere il proprio parere entro il termine di trenta giorni dall'entrata in vigore della legge 6 novembre 2023, n. 155, così come stabilito dall'art. 1 ter introdotto dalla medesima legge di conversione del D.L. 02/09/2023, n. 121, fatte salve ulteriori determinazioni e valutazioni;

Ritenuto che, come evidenziato nella relazione istruttoria allegata alla presente che ne forma parte integrante, il riconoscimento di opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità di cui al predetto comma 1 dell'art. 1 ter del D.L. 02/09/2023, n. 121, non supera, in ogni caso, le criticità evidenziate nella relazione istruttoria allegata alla predetta deliberazione di C.D.G. n. 99 del 19.08.2022, anche con riferimento all'alternativa 7 proposta da ENAC per lo sviluppo dell'area cargo aereo;

Evidenziato in particolare che, nella relazione istruttoria già allegata alla predetta deliberazione di C.D.G. n. 99 del 19.08.2022 redatta dai Settori Tecnici dell'Ente e dagli esperti incaricati, erano già 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 – ora approvato con D.G.R. n. 7170 del 17/10/2022, 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 migiore sotto il profilo aeroportuale;
- Alcune delle analisi non sono state adeguatamente approfondite, come meglio dettagliato nell'istruttoria tecnica;

Evidenziato, inoltre, che *gli ulteriori approfondimenti, di cui alla istruttoria allegata alla presente, che ne forma parte integrante e sostanziale, hanno valutato le ricadute ambientali del Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Milano Malpensa, ponderandole alla luce*

del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento. Nello specifico, l'istruttoria ha evidenziato che anche a seguito di tale riconoscimento, permangono le criticità ambientali e i valori ambientali di portata europea (quali la presenza di habitat e specie di interesse comunitario) che verrebbero pregiudicati nella loro stessa tutela e che il carattere di strategicità nazionale si ritiene non possa superare. Ciò in quanto l'ampliamento del sedime aeroportuale così come previsto dall'alternativa 7, su cui si basa il Masterplan, è l'unica realmente inaccettabile sotto il profilo dell'impatto ambientale che ne deriverebbe. Coerentemente con quanto concluso dalla Commissione V.I.A.,ipotesi di sviluppo su alternative diverse, ad esempio 2 -2 A, permetterebbero da un lato di garantire lo sviluppo aeroportuale come opera strategica di rilevanza nazionale, dall'altro di salvaguardare gli obiettivi di tutela e conservazione riconosciuti a livello comunitario (vista la presenza di habitat e specie di interesse comunitario) e internazionale (tramite il riconoscimento UNESCO di Riserva della Biosfera).

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 favorevoli, resi nei modi di legge

DELIBERA

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

1. Di prendere atto dell'entrata in vigore, in data 12 novembre 2023, della legge 6 novembre 2023, n. 155 di conversione del D.L. 02/09/2023, n. 121, recante *"Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale"*, che all'art. 1 ter, ai commi 1 e 2, ha previsto quanto segue:
   "Al fine di perseguire gli obiettivi nazionali ed europei connessi allo sviluppo del traffico merci per via aerea in coerenza con le esigenze nazionali e internazionali e con l'impegno a ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma, l'intervento di implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo trasmesso dall'Ente nazionale per l'aviazione civile in data 30 giugno 2020 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai fini dell'istanza di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è riconosciuto opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità.
   Ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione dell'intervento di cui al comma 1, le amministrazioni e gli enti competenti, previa ricognizione dei provvedimenti adottati in relazione al medesimo intervento, provvedono entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nel rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, a una nuova valutazione ai sensi dell'articolo 21-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241, delle determinazioni adottate, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento di cui al comma 1.";

2. Di prendere atto che, pur non essendo pervenuta alcuna richiesta dall'Autorità

procedente per l'espressione del parere di competenza a seguito dell'entrata in vigore della citata disposizione, è comunque necessario esprimere il proprio parere entro il termine di trenta giorni dall'entrata in vigore della legge 6 novembre 2023, n. 155, così come stabilito dall'art. 1 ter introdotto dalla medesima legge di conversione del D.L. 02/09/2023, n. 121, fatte salve ulteriori determinazioni e valutazioni;

3. Di prendere atto che a seguito della ricognizione effettuata ai sensi del citato art. 1 ter del D.L. 02/09/2023, n. 121, convertito con legge 6 novembre 2023, n. 155 è emerso, come evidenziato nell'istruttoria tecnica allegata alla presente quale parte integrante, che il riconoscimento di opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità di cui al predetto comma 1 dell'art. 1 ter del D.L. 02/09/2023, n. 121, non supera, in ogni caso, le criticità evidenziate nella relazione istruttoria allegata alla predetta deliberazione di C.D.G. n. 99 del 19.08.2022, anche con riferimento all'alternativa 7 proposta da ENAC per lo sviluppo dell'area cargo aereo, essendo confermati gli elementi particolarmente significativi in merito agli impatti dell'opera in esame, già emersi nella relazione istruttoria allegata alla deliberazione di C.D.G. n. 99 del 19.08.2022 redatta dai Settori Tecnici dell'Ente e dagli esperti incaricati, 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 – ora approvato con D.G.R. n. 7170 del 17/10/2022, 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 migiore sotto il profilo aeroportuale;
   - il non adeguato approfondimento di alcune analisi, come dettagliato nell'istruttoria tecnica;

4. Di evidenziare inoltre che *gli ulteriori approfondimenti, di cui alla istruttoria allegata alla presente, che ne forma parte integrante e sostanziale, hanno valutato le ricadute ambientali del Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Milano Malpensa, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento. Nello specifico, l'istruttoria ha evidenziato che anche a seguito di tale riconoscimento, permangono le criticità ambientali e i valori ambientali di portata europea (quali la presenza di habitat e specie di interesse comunitario) che verrebbero pregiudicati nella loro stessa tutela e che il carattere di strategicità nazionale si ritiene non possa superare. Ciò in quanto l'ampliamento del sedime aeroportuale così come previsto dall'alternativa 7, su cui si basa il Masterplan, è l'unica realmente inaccettabile sotto il profilo dell'impatto ambientale che ne deriverebbe. Coerentemente con quanto concluso dalla Commissione V.I.A.,ipotesi di sviluppo su alternative diverse, ad esempio 2 -2 A, permetterebbero da un lato di garantire lo sviluppo aeroportuale come opera strategica di rilevanza nazionale, dall'altro di salvaguardare gli obiettivi di tutela e conservazione riconosciuti a livello comunitario (vista la presenza di habitat e specie di interesse comunitario) e internazionale (tramite il riconoscimento UNESCO di Riserva della Biosfera).*

5. Di esprimere, in esecuzione dell'art. 1 ter del D.L. 02/09/2023, n. 121, introdotto dalla legge di conversione 6 novembre 2023, n. 155,parere negativo nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale dell'aeroporto di Milano Malpensa – MASTERPLAN 2035;

6. Di trasmettere la presente Deliberazione al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica quale parere di competenza ai sensi dell'art. 1 ter del D.L. 02/09/2023, n. 121, convertito con legge 6 novembre 2023, n. 155 e a Regione Lombardia Direzione Generale Ambiente e Clima;

7. 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 entro il termine di trenta giorni dall'entrata in vigore della legge 6 novembre 2023, n. 155, così come stabilito dall'art. 1 ter introdotto dalla medesima legge di conversione del D.L. 02/09/2023, n. 121

IL CONSIGLIO DI GESTIONE

Con successivi voti unanimi favorevoli, 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.

Parco Ticino

unesco Biosphere Reserve

Ticino Val Grande Verbano BIOSPHERE

PARCO TICINO

F.TO IL PRESIDENTE
Cristina Chiappa

F.TO IL SEGRETARIO
AW. ANTONELLA ANNECCHIARICO

Allegato alla deliberazione
C.D.G. n. 123 del 5/12/202

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

Rif. VIA Nazionale: ID 5359

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

ESPRESSIONE DEL PARERE DI COMPETENZA IN ESECUZIONE DELL'ART. 1 TER DEL D.L. 02/09/2023, N. 121, CONVERTITO CON LEGGE 6 NOVEMBRE 2023, N. 155

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;

Vista la **Delibera di Consiglio di Gestione n. 99 del 19.08.2022** con cui l'Ente Parco, a seguito delle predette integrazioni volontarie trasmesse da SEA, esprimeva il proprio **parere negativo** deliberando quanto segue:

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.*

Atteso che a seguito dell'acquisizione dei pareri espressi dagli enti coinvolti nella suddetta procedura, ivi compreso quello dell'Ente Parco di cui alla citata delibera n. 99/2022, **la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS esprimeva parere positivo n. 443 del 21 aprile 2023,** con condizioni ambientali, concludendo che *"Riguardo al Masterplan aeroportuale, composto dalla pluralità di interventi sopra richiamati, la Commissione è dunque giunta ad un giudizio favorevole di compatibilità ambientale per tutti gli interventi interni al sedime dell'aeroporto escludendo che l'area cargo aereo merci si realizzi ampliando l'aeroporto al di fuori del sedime, occupando un ambito naturale facente parte del Parco della Valle del Ticino come prevede l'alternativa 7, dettando quindi una condizione ambientale di indirizzo che dispone che - tra le soluzioni proposte da ENAC per lo sviluppo dell'area cargo aereo - quella da sviluppare nella fase esecutiva non sia l'alternativa 7, orientando lo sviluppo del progetto definitivo verso una delle differenti alternative indicate dallo stesso proponente, che sfruttano aree libere - interne - ai confini della vasta area aeroportuale";*

Considerato che in conseguenza del suddetto parere, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con **decreto n. 282 del 08.06.2023, esprimeva giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del "Masterplan 2035" dell'aeroporto di Milano – Malpensa**, comprensivo della valutazione d'incidenza e della verifica del Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo presentato ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120, subordinato al rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2, 3 e 4 del medesimo provvedimento;

Considerato che a seguito del citato decreto n. 282 del 08.06.2023 del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, è entrata in vigore, in data 12 novembre 2023, la legge 6 novembre 2023, n. 155, che, in sede di conversione del D.L. 02/09/2023, n. 121, recante *"Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale"*, ha introdotto l'art. 1 ter che, ai commi 1 e 2, ha previsto quanto segue:

1. *"Al fine di perseguire gli obiettivi nazionali ed europei connessi allo sviluppo del traffico merci per via aerea in coerenza con le esigenze nazionali e internazionali e con l'impegno a ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma, l'intervento di implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo trasmesso dall'Ente nazionale per l'aviazione civile in data 30 giugno 2020 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai fini dell'istanza di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è riconosciuto opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità.*
2. *Ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione dell'intervento di cui al comma 1, le amministrazioni e gli enti competenti, previa ricognizione dei provvedimenti adottati in relazione al medesimo intervento, provvedono entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nel rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza*

all'Unione europea, a una nuova valutazione ai sensi dell'articolo 21-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241, delle determinazioni adottate, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento di cui al comma 1."

Considerato che per effetto della normativa sopra citata, l'Ente Parco, previa ricognizione delle determinazioni adottate sul punto, deve ora procedere ad una nuova valutazione in considerazione dell'innovazione introdotta dal citato comma 1 dell'art. 1 ter del D.L. 02/09/2023, n. 121, entro il termine di trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione 6 novembre 2023, n. 155, avvenuta in data 12 novembre 2023;

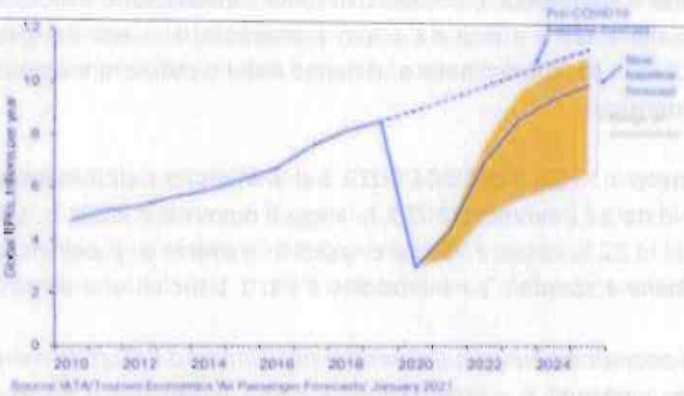
Dato atto che l'espressione del parere richiesto si può basare solo sull'esame della documentazione depositata in sede di Valutazione di Impatto ambientale e che non sono pervenuti ulteriori documenti ufficiali da sottoporre a valutazione. Pertanto, per quel che riguarda i contenuti del Masterplan si rimanda integralmente alla descrizione e disamina già riportate nelle istruttorie allegate alle Delibere di Consiglio di Gestione n. 138 del 13/12/2021 e n. 99 del 19.08.2022

OSSERVAZIONI

QUADRO PROGETTUALE

- **AGGIORNAMENTO SCENARI DI CRESCITA E STIME DI TRAFFICO**

Con le integrazioni depositate da SEA in data 19/07/2022, sono state aggiornate le previsioni di traffico tenendo conto dei risultati registrati nell'aeroporto di Malpensa nel corso del 2020 e dei primi mesi del 2021. La pandemia da COVID-19 ha avuto un impatto dirompente sul trasporto aereo a livello globale e ciò ha reso evidentemente necessario un aggiornamento delle proiezioni di traffico, riportato nell'allegato 1 alle integrazioni del Master Plan. La revisione delle attese relative al trasporto passeggeri si basano su studi internazionali, secondo i quali il settore presenta una forte potenzialità di recupero a medio termine, soggetta però a notevoli fattori di incertezza che potrebbero determinare, alternativamente, il riallineamento delle curve dicrescita ai valori tendenziali pre-COVID, ovvero a valori assai più limitati.



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

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

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

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

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

OSSERVAZIONI

In termini di movimenti aerei, le minori dinamiche del traffico passeggeri vengono più o meno compensate da quelle del settore cargo, con il risultato di proiezioni molto vicine alle precedenti: 278 mila operazioni/anno nello scenario-base, 312 mila in quello migliore, e 245 mila in quello peggiore: in quest'ultimo caso lo scalo si troverebbe, nel 2035, a gestire un traffico di aeromobili inferiore a quello registrato nel 2007.
Tali valori, peraltro, risentono delle differenti ipotesi avanzate in ordine ai coefficienti di riempimento degli aeromobili all cargo che, estrapolando l'effetto di contrazione dei servizi belly (trasporto merci su aeromobili destinati prevalentemente a servizi passeggeri) verificatosi durante la crisi pandemica, concentrano una quota crescente del traffico. **Ciò determina l'ipotesi che, all'orizzonte 2035 (scenario base), i voli all cargo raddoppino rispetto alle previsioni precedenti, passando da 15.001 unità a 33.724 unità. Ne deriva una anomala riduzione dei coefficienti di carico unitario, da 78,2 a 32,4 t/movimento, che non sembra essere pienamente argomentata dagli estensori dell'aggiornamento dello studio.**

- **DIMENSIONAMENTO AREA CARGO CITY**

In generale si afferma nel Masterplan che le strutture esistenti afferenti all'area cargo non presentano una capacità complessiva in grado di soddisfare la domanda prevista (traffico annuo di ca 1,2 milioni di tonnellate – ridimensionato con le integrazioni a 1,1 milioni di tonnellate) e ciò ne renderebbe necessario l'ampliamento.
Il valore di traffico cargo complessivo prevedibile per l'aeroporto di Malpensa viene utilizzato per fornire una stima del fabbisogno di spazio necessario a gestire le future attività cargo, ma nel determinarlo viene utilizzato come parametro un livello di automazione (la capacità annua di movimentazione delle aree cargo per unità di superficie) medio-basso (pagg. 251-252 relazione generale) attorno ai 9/10 tonn/mq a fronte di una livello alto che può raggiungere le 17 tonn/mq.
Era stato richiesto di rivedere tale parametro, puntando ad un livello di automazione maggiore, così da riverificare e ridimensionare gli spazi necessari per l'ampliamento dell'area cargo.

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

OSSERVAZIONI

Alla luce delle considerazioni riportate nelle integrazioni ed allo scopo di assicurare la massima flessibilità di gestione degli spazi cargo per tipologia di merce, automazione dei sistemi e destinazioni d'uso degli spazi stessi, per il dimensionamento si è considerato un parametro medio-basso, intorno alle 9÷10 t/m²/anno, che secondo gli estensori del Master Plan comporterebbe un fabbisogno di superficie aggiuntiva di magazzini per le merci pari a ca.120÷130.000 m².
Si osserva a tale proposito che il dimensionamento proposto riguarda in effetti l'intera superficie a magazzino e non la sola superficie aggiuntiva, in quanto il valore indicato corrisponde al fabbisogno per l'intero traffico stimato all'orizzonte 2035:
1.200.000 di t/anno : 9 t/m²/anno = 133.333 m²
e non al solo valore addizionale atteso in futuro.
Assumendo in via cautelativa che il valore di traffico 2018 saturasse la capacità operativa delle aree esistenti (con un tasso di utilizzo della capacità teorica pari a 570.000/750.000 = 0,76) e che le nuove aree in corso di realizzazione al margine Sud di Cargo City

consentano di smistare ulteriori 120.000 x 0,76 = 91.000 t/anno, la capacità di movimentazione attesa a breve termine risulta pari a circa 650.000 t/anno, e dunque il fabbisogno di nuove aree operative si riduce a non più di :

1.200.000 - 650.000 = 550.000 t/anno : 9 t/m²/anno = 61.000 m²

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

- **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 3 – Ipotesi alternative di sviluppo per il settore 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.

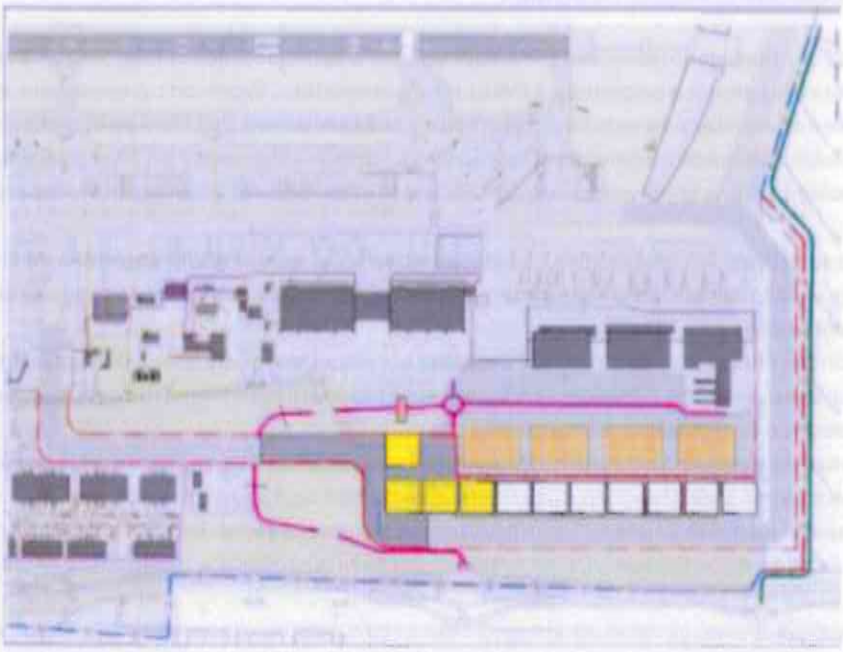
Inoltre è da evidenziare che, per contenere la pendenza dei piazzali entro l'1% previsto dalle norme, dato l'andamento altimetrico del terreno presente nella zona in esame (dislivello tra piazzale esistente e terreno naturale sino a ca. 4 m) tale soluzione richiederà la **costituzione di rilevati di 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 analisys 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.

- **RELAZIONE CON PROGETTO PASS4CORE**

Con nota prot. 136921del 07.21.2021 è pervenuta dal Ministero della Transizione ecologica, richiesta di parere nell'ambito della procedura di esclusione VIA del progetto **PASS4CORE Centro servizi per l'Autotrasporto Cargo** presentato da ENAC.

Le valutazioni espresse, nei precedenti atti, rispetto a tale aspetto sono da ritenersi superate a fronte della conclusione della procedura di esclusione VIA.

- **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.

- **AREE A PARCHEGGIO**

Complessivamente, allo stato, i posti auto disponibili all'interno del sedime (sosta breve e lunga), parte a raso e parte in struttura multipiano, sono circa 10.100. È da evidenziare come a questi si aggiunga un notevole numero di parcheggi extra sedime, su aree private e con gestione da parte di Società esterne (come riconosciuto nella stessa relazione generale).
Si era evidenziata la necessità di sviluppare una proposta di regolamentazione su area vasta di tale servizio, fatta salva la disamina delle motivazioni a giustificazione dell'insorgere di tali attività extra sedime (non trovando piena soddisfazione nella disponibilità aeroportuale) e l'individuazione di un'offerta di posti auto adeguata alle previsioni di utenza e a costi concorrenziali. Ciò a prescindere evidentemente dalla necessità di incrementare comunque gli spostamenti da e per l'aeroporto attraverso forme di trasporto pubblico.

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

OSSERVAZIONI

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

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

Nel merito di tale aspetto, si richiama quanto già espresso nell'istruttoria allegata alla Delbiera 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.

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

Non è accettabile, 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 rinvengono 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 e 99 del , 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'Dott. agr. 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	59,27	29,72	-49,9%

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. strepsilis, 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. strepsilis, 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 brughiera "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 brughiera 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 pruneto*" 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.

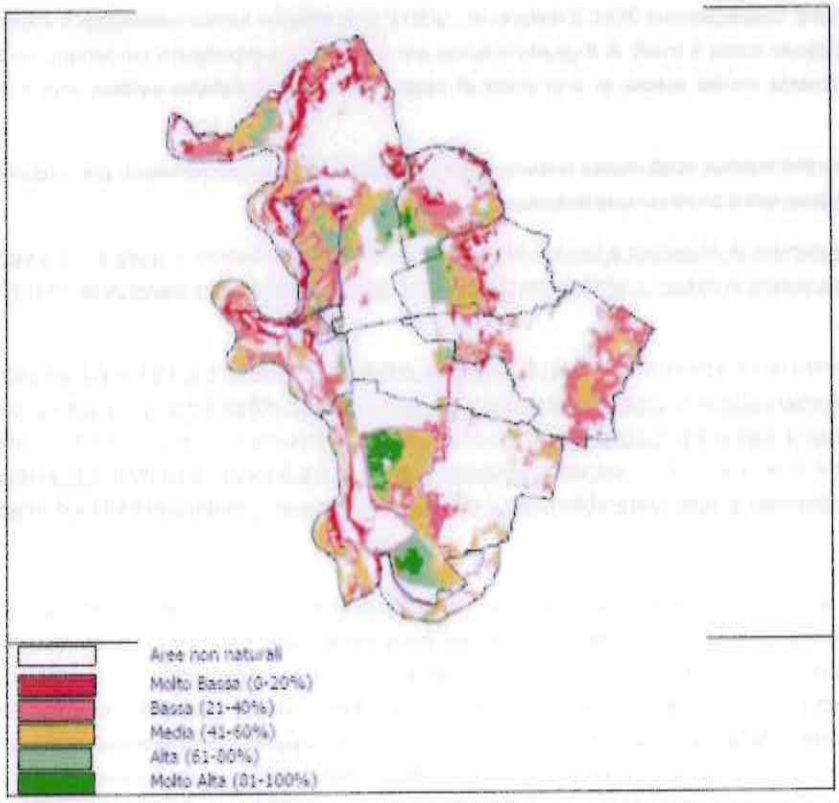


FIGURA 3-65. DISTRIBUZIONE NELL'AREA DI STUDIO DEL VALORE INDICIZZATO DI IDONEITÀ ECOLOGICA POTENZIALE PER LE BRUGHIERE (PBR), SUDDIVISA IN CINQUE CLASSI DI RISULTATO. LA LINEA BLU INDICA IL PERIMETRO DEL SIC "BRUGHIERA DEL GOGGO", MENTRE QUELLA ROSA INDICA IL PERIMETRO DEL SIC/ZPS "BRUGHIERE DI MALPENSA E DI LONATE" PROPOSTO DAL PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO.

U.O.4 – Settore Pianificazione Paesaggio e GIS
Tel: 0297210213
Email: urbanistica@parcoticino.it

Parco Lombardo della Valle del Ticino
Via Isonzo, 1 - 20013 Pontevecchio di Magenta -MI-
parco.ticino@pec.regione.lombardia.it www.parcoticino.it

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**.

Anche nelle **Linee guida e schede tecniche per la gestione dell'habitat 4030 (Franco Zavagno e Giovanni D'Auria, 2020)**, elaborate nell'ambito del Progetto Progetto LIFE IP GESTIRE 2020sono 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, Riqualificazione 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 fenomento, 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**.

- **INQUINAMENTO ACUSTICO**

Rispetto alla tematica in questione, si evidenzia quanto segue:

- ricadute rumore lato aria

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

Stazione	AEDT dB(LVA) baseline	AEDT dB(LVA) 2035	Differenza
Arsago - Cimitero	58,0	57,4	-0,6
Casorate - Cimitero	53,6	53,4	-0,2
Casorate - Via Monte Rosa	61,0	61,0	+0,0
Ferno - Via Moncucco	61,9	62,9	+1,0
Lonate - Cimitero	63,6	63,2	-0,4
Lonate - Via Santa Savina	63,5	63,3	-0,2
Somma - Maddalena	54,8	53,6	-1,2
Somma - Magazzino	58,0	58,2	+0,2
Somma - Radari	58,1	58,0	-0,1
Somma - Via Calcinaggio	58,3	57,9	-0,4

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

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

- ricadute rumore lato aria

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

- **QUALITÀ DELL'ARIA**

L'allegato 22 si compone di tre parti: a) un inquadramento storico dell'inquinamento atmosferico nell'area, b) la presentazione delle misure di inquinanti atmosferici effettuate dall'Università Milano-Bicocca sul sedime aeroportuale (centro piste e terminal), c) la presentazione dei risultati delle simulazioni modellistiche effettuate con il modello LASPORT.

Rispetto a tale documentazione si osserva quanto segue.

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

Al contrario, le misure del periodo "Bridge 2019" di cui all'Allegato 37 *"Esecuzione di campagne di monitoraggio della qualità dell'aria mediante mezzo mobile presso gli aeroporti di Linate e di Malpensa"*, paiono soffrire meno delle limitazioni metodologiche illustrate poc'anzi e, se si eccettua la schermatura da parte degli edifici aeroportuali per la stazione ATM01 e la collocazione relativamente lontana dalle piste per ATM02, paiono condotte ad arte.
Si rileva un inequivocabile aumento delle concentrazioni di NOx all'interno dell'aeroporto rispetto alle aree limitrofe (es. Ferno), mediamente 3 volte superiori con picchi anche di 10 volte (07/10/2019). Lo stesso per il PM10 che risulta mediamente il 10% superiore rispetto a Ferno e il 35% superiore rispetto a Saronno. Questo smentisce quanto riportato nell'Allegato 22 Studio Atmosferico e conferma il sospetto -sopra riportato- di sottostime nelle misure contenute in tale documento.
Va inoltre segnalato che nelle misure "Bridge 2019" si osserva una scarsa correlazione tra i livelli di PM misurati e l'intensità del traffico veicolare (Figure 59 e 60), argomento che smentisce ulteriormente gli assunti di UNIMIB.
Ci si rammarica del fatto che queste misure non siano state affatto prese in considerazione nello Studio Atmosferico, perché pur se effettuate in un periodo poco significativo per evidenziare picchi di NOx o Ozono (fine estate), sarebbero comunque state un utile riferimento.

Le **simulazioni modellistiche** sono state effettuate utilizzando il **modello LASPORT** di una società di consulenze privata tedesca. Tuttavia, le eccessive semplificazioni adottate in fase di impostazione del modello (es. approccio flat terrain, inadeguata descrizione dei profili verticali del vento e delle variabili termodinamiche, inesatta descrizione della instabilità e della turbolenza in quota, descrizione di una sola rotta di atterraggio/decollo, incompleta caratterizzazione delle emissioni del traffico veicolare, mancata rappresentazione delle trasformazioni secondarie, eccessiva ristrettezza del dominio di calcolo, ecc.) hanno causato l'incapacità del modello di predire le concentrazioni misurate sul sedime aeroportuale. Le concentrazioni predette appaiono fortemente sottostimate: le concentrazioni degli NOx a centro pista sono 3 volte più basse di quelli misurate, mentre il PM10 predetto è addirittura 80 volte (ottanta!) più basso del misurato, e il benzene 40 volte più basso.
La tesi che le concentrazioni previste del modello rappresentino solo la quota di inquinamento attribuibile a MXP, mentre la differenza con le misure sia da attribuire all'intrusione di inquinanti dalle aree limitrofe esterne al sedime aeroportuale, non è credibile. E non lo è alla luce del fatto che l'applicazione dello stesso modello (LASPORT) in altri contesti aeroportuali (es. aeroporto di Zurigo) ha riportato predizioni modellistiche delle concentrazioni di inquinanti sul sedime perfettamente in linea con le misure (Duchene and Fuller, 2011; Janicke et al., 2007).
Le stime fatte a MPX sono dunque distorte e non rappresentative della realtà, e nessun tentativo è stato fatto per ritarare il modello.

Con le limitazioni appena rilevate, si aggiunge che le emissioni dei velivoli predette per il periodo di Baseline2018 sono sottostimate anche del 40% rispetto a quelle dell'inventario regionale.
E, ancora, le simulazioni per lo scenario post operam ("2035") presentano una incongruenza: un peggioramento delle emissioni complessive determina un miglioramento generale della qualità dell'aria nelle aree limitrofe; si ritiene che possa essersi verificato qualche errore nel *run* del modello che ha ulteriormente invalidato i risultati.
Infine, la modalità scelta dagli autori per valutare le concentrazioni future degli inquinanti nei siti limitrofi risente del fatto di non aver riconosciuto che le stime del modello sono distorte al ribasso. A titolo di esempio se si riscalano le previsioni del modello alle disparità osservate con le misure, le concentrazioni future aumentano: ad esempio a Lonate l'aumento della concentrazione degli NOx post operam è di 15.73 ug/m3, e non 2.07 ug/m3 come riportato dagli autori, un aumento 8 volte maggiore di quello riportato in Tabella 75.

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

In ogni caso il fatto che allo stato attuale la soglia critica per la protezione degli ecosistemi naturali di 30 ug/m3 di NO2 sia già superata non giustifica il "tanto peggio", ma dovrebbe stimolare ad individuare dei seri piani di risanamento della qualità dell'aria, piani che sono decisamente incompatibili con un ampliamento delle emissioni nell'area.

- **OSSERVAZIONI ALLE ANALISI PAESAGGISTICHE**

Nella relazione paesaggistica viene riportato l'estratto del PTC del Parco, mentre non veniva effettuata una disamina rispetto al piano paesaggistico allegato al PTC e alle principali visuali ivi individuate.
La relazione paesaggistica afferma la piena conformità delle opere indagate al PTC, quale Piano con valenza paesaggistica fornendo tra le motivazioni:

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

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

Con la richiesta di approfondimenti si era segnalato che tale affermazione risulta totalmente priva di fondamento e di alcun tipo di giustificazione, laddove raffrontare la superficie puntuale di un intervento alla superficie totale del Parco, inevitabilmente – come solo dato numerico – dà un valore irrisorio, ma privo di alcun significato. Diverso se tale valore venisse rapportato alla qualità, specificità del tipo di paesaggio e di habitat sottratto e presente nell'immediato contesto territoriale circostante.

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

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

OSSERVAZIONI

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

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

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

La strategicità dell'opera deve pertanto essere soppesata anche rispetto ai valori paesaggistici unici e irripetibili che l'ampliamento dell'area cargo secondo l'alternativa 7 andrebbe irrimediabilmente a pregiudicare.

- **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.

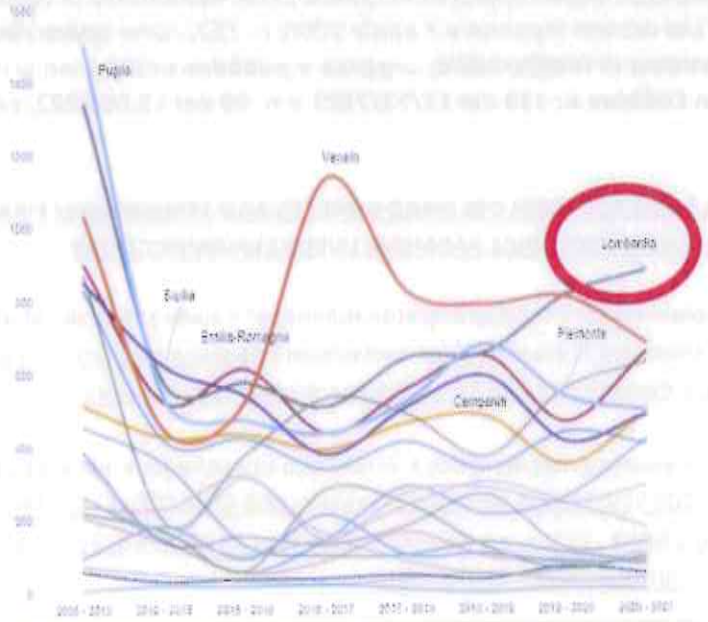
Già nelle integrazioni di novembre era stata prevista la configurazione ripresentata con le attuali integrazioni volontarie, pertanto non si rilevano elementi tali da considerare risolta tale criticità.

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.

PIANO DI MONITORAGGIO

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

QUADRO PIANIFICATORIO

Rilevato che il **riconoscimento *dell'intervento di implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa***, *come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo trasmesso dall'Ente nazionale per l'aviazione civile in data 30 giugno 2020 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai fini dell'istanza di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, come* ***opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità***, non è in grado di superare *tout court* i rilievi espressi con **Delibera n. 138 del 13/12/2021 e n. 99 del 19.08.2022, restando valide le considerazioni in merito a:**

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

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

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

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

OSSERVAZIONI

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

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

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

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

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

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

- il **"Piano Nazionale della Logistica 2011-2020"** (PNL), che, tra le tipologie analizzate, individua l'Aeroporto all-cargo. Gli aeroporti all-cargo possono generalmente contare su ampi spazi, poco traffico e buoni collegamenti con il territorio. Talvolta operano da scalo passeggeri per i voli low-cost. Spesso fungono da satelliti per altri aeroporti maggiori (Europort Vatry e Chateuroux per Parigi e Hahn per Francoforte), che "alleggeriscono" la base dalle linee cargo marginali o dai voli charter. **Lo scalo di Brescia è quello che più si avvicina alla tipologia all-cargo;**
- il **Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT)**, che, nella strategia per il trasporto aereo, individua gli indirizzi per il trasporto aereo a livello regionale mirano a **rafforzare l'integrazione del sistema lombardo** attraverso la specializzazione dei servizi offerti da ciascun aeroporto e l'apertura a **sinergie macro-territoriali (favorite anche da sinergie fra le società di gestione)**. I documenti programmatici a livello regionale guardano a:
  - Malpensa come gate intercontinentale
  - Linate come aeroporto per la sola domanda point-to-point business di Milano
  - Orio al Serio per la domanda turistica e collegamenti low cost
  - Brescia-Montichiari per il settore cargo
- **il Programma Regionale di Sviluppo (PRS)**, dove si si indicano come priorità in tema di sistema aeroportuale la riconferma di Malpensa come aeroporto internazionale intercontinentale multivettore e centro del sistema aeroportuale lombardo, di Linate come city airport, di **Montichiari come riserva di capacità e per il trasporto merci**, di Orio al Serio come aeroporto per i voli low cost;
- **il PTR vigente**, che individua le infrastrutture, strategiche per il conseguimento degli obiettivi di piano, e tra le priorità sottolinea la necessità di promuovere lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, **riconoscendo un forte ruolo allo scalo di Montichiari (voli charter collegamenti regionali e cargo)**. Tra gli obiettivi di strategia regionale è inoltre sottolineata la necessità di affermazione dell'aeroporto di Malpensa come hub e lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, con l'articolazione dei differenti ruoli per gli scali: Linate (city airport di Milano), Orio al Serio (collegamenti low cost nazionali ed internazionali e courier), **Montichiari (voli charter e collegamenti regionali, cargo).**

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

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

Rispetto a quest'ultimo aspetto si ritiene che il riconoscimento di Malpensa come opera strategica ex lege avrebbe dovuto trovare – preliminarmente alla richiesta di riesame nell'ambito della presente procedura VIA e ancor prima nella definizione del Piano Aeroporti -una declinazione concreta e un adeguato approfondimento all'interno del suddetto Piano Nazionale Aeroporti, rispetto alle ulteriori previsioni di sviluppo a livello regionale e nazionale.

Il riconoscimento di *opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità* si ritiene non possa invece superare i seguenti aspetti di criticità già fatti rilevare nelle precedenti fasi istruttorie e di seguito riportati:

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

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

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

OSSERVAZIONI

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

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

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

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

Si rammenta a tal proposito che l'Unesco, Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura, ha istituito il Programma MAB (Man and Biosphere) nel 1971 per promuovere su base scientifica un rapporto equilibrato tra uomo e ambiente attraverso la tutela della biodiversità e le buone pratiche dello Sviluppo Sostenibile. Le Riserve della Biosfera sono quindi parte di una rete internazionale di territori riconosciuti a livello mondiale come aree privilegiate a cui l'Unesco chiede, in particolare, di monitorare le strategie di sviluppo economico in termini di impatto sul territorio.

Seppur riconosciuta come strategico a livello nazionale, l'ampliamento dell'area cargo di Malpensa non può pertanto mettere in discussione un riconoscimento internazionale come quello attribuito dall'Unesco a questo territorio.

- **VERIFICA DEL QUADRO PRESCRITTIVO DERIVANTE DAL DPCM 13 DICEMBRE 1999**

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

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

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

OSSERVAZIONI

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

La realizzazione della fascia forestale di protezione non è mai avvenuta, ma nelle integrazioni si sostiene che gli adempimenti di SEA avrebbero soddisfatto quanto richiesto dal DPCM del 13 dicembre 1999 attraverso la redazione del Piano del Verde di Malpensa 2000. Si badi bene, non con la realizzazione degli interventi identificati nel Piano, ma solo con la "redazione" del Piano stesso.
Questo artifizio verbale non può ovviamente essere ritenuto sufficiente per raggiungere gli obiettivi cui il Decreto subordinava il *"trasferimento dei voli da Linate a Malpensa"*, ovvero la *"attivazione di una serie di iniziative volte a mitigare e controllare l'impatto ambientale "al di sotto di quello rilevato" a seguito della procedura di VIA"*.
Si evidenzia inoltre che il Piano è stato redatto tra il 1996 ed il 2000, così come le opere che le integrazioni ad esso si ascrivono (pag. 17), quindi non possono essere quelle prescritte nel dicembre 1999.
In ogni caso, i pur limitati interventi indicati nella tabella 2, di seguito allegata, sono in gran parte stati realizzati da soggetti terzi quali ANAS, Demanio militare, Privati, spesso in collaborazione o direttamente a cura del nostro Ente, quali **doverose compensazioni di altre opere e infrastrutture**, come previsto dalle normative vigenti (norme sul paesaggio, legge forestale, applicazione di vincoli aeronautici, d.lgs 227/2001, PTC del Parco), quindi non direttamente ricollegabili all'aerostazione in se, quanto semmai all'intero quadro territoriale. Alcuni "interventi" sono il mantenimento di uno stato di fatto (salvaguardia dei boschi, gestione dei boschi vincolata all'esercizio aeroportuale) mentre solo alcuni interventi interni al sedime (realizzazione di filari e mascheramenti, miglioramento paesaggistico delle aiuole) possono rappresentare realizzazioni concrete.

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

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

Oltre agli effetti dell'aumento del traffico aereo e del traffico indotto, l'impatto ambientale per la realizzazione di Malpensa 2000 è stato molto rilevante, ad esempio **sono state trasformate amplissime fasce di bosco e di brughiera (anche solo prudenzialmente possiamo stimarle in 40 ettari di bosco e 60 ettari di brughiera), oltre ad estese aree coltivate.**

U.O.4 – Settore Pianificazione Paesaggio e GIS
Tel: 0297210213
Email: urbanistica@parcoticino.it

Parco Lombardo della Valle del Ticino
Via Isonzo, 1 - 20013 Pontevecchio di Magenta -MI-
parco.ticino@pec.regione.lombardia.it www.parcoticino.it

Ortofoto TEM -1 - 1980

Ortofoto 1999-2000

Quindi il Piano del Verde di Malpensa 2000, doveva proporre qualcosa di confrontabile con un impatto di questa dimensione.
Con ogni evidenza non può essere ritenuto comparabile l'elenco di interventi citati nelle integrazioni, limitate al sedime aeroportuale (nel Piano chiamata zona di riqualificazione paesaggistica), con quanto indicato nel Piano del Verde.
Per la verità, nemmeno le opere a verde interne sono state interamente realizzate, ad esempio a fronte di una previsione di rimboschimenti su una fascia larga 150 m lungo la s.p. 52 nell'area dell'ex carcere Bellaria, sono state realizzate alcune "*fasce boscate lungo la s.p. 52*".
Né possono essere ritenuti sufficienti i miglioramenti forestali citati, realizzati da ERSAF come progetto pilota, dietro finanziamento regionale:

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

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

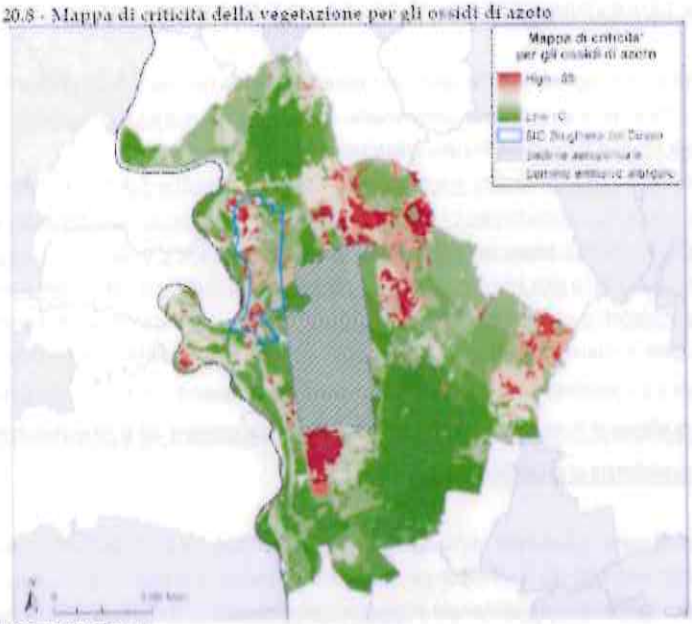
- Rimboschimenti 219 ettari;
- Migliorie Forestali 470 ettari;
- Arredo-Parco 2.700 mq;
- Opere per fruizione ricreativa 5 ettari;
- Opere di Arredo Verde 55 ettari;
- Opere di Ingegneria naturalistica 28.000 mq
- Opere di mascheramento 27.000 mq;
- Conservazione della Brughiera 131 ettari.

Né può essere chiamata in causa per la mancata realizzazione degli interventi, il fatto che questi si sarebbero dovuti realizzare su proprietà e per iniziativa di soggetti terzi: il Piano del Verde nella realtà non è stato attuato.
Solo il corretto recepimento delle misure previste dal DPCM 1999 avrebbe legittimato lo stato attuale di sviluppo dell'aeroporto. Tale "dinamica" si potrebbe replicare tal quale anche per il nuovo Masterplan 2035. **Inoltre, il progetto in esame propone interventi di mitigazione relativi alla zona di brughiera a sud dell'aeroporto per un totale di 108 ha, mentre già il piano del verde prevedeva azioni di "Conservazione della Brughiera" per una superficie pari a 131, mai realizzati.**

Sul così chiamato "**monitoraggio del danno forestale**", le integrazioni, viceversa, riportano correttamente come siano stati effettuati negli anni numerosi studi di cui spesso si è fatto carico il Parco, con finanziamento di Regione Lombardia.
Si omette tuttavia di ricordare che molti di questi studi ("valutazione della qualità dell'aria mediante campionatori puntiformi passivi" – "monitoraggio dello stato di salute della vegetazione boschiva mediante telerilevamento", "la migrazione degli uccelli nella valle del Ticino e l'effetto di Malpensa" "monitoraggio della componente ecosistemi dell'area di Malpensa" ...) hanno messo in evidenza come nelle aree circostanti l'aerostazione si registrino i maggiori livelli di stress per la vegetazione forestale, livelli di inquinamento dell'aria tra i più elevati, le maggiori criticità per le migrazioni degli uccelli e le maggiori criticità per gli ecosistemi e la connessione ecologica.

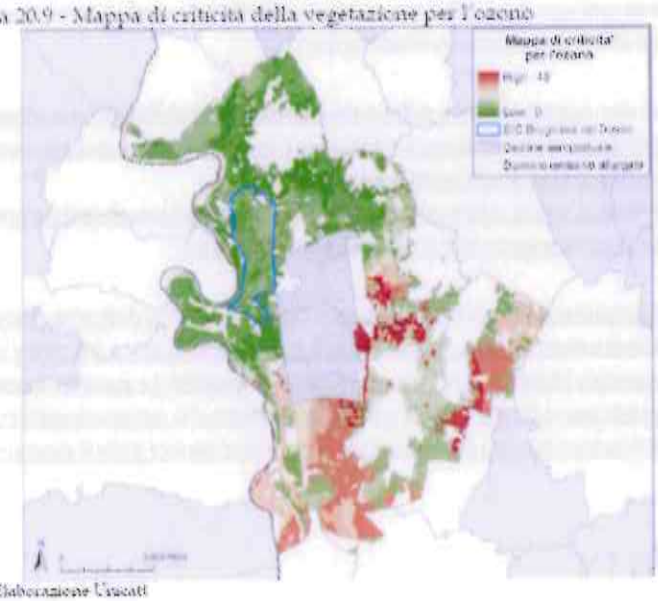
A titolo di esempio si riportano due mappe, elaborate dall'Università Cattolica di Brescia nell'ambito dello Studio di Area vasta Malpensa (Eupolis Lombardia, 2013) che mostrano le zone di criticità della vegetazione per l'ozono e gli NOx facendo rilevare che vi sono "zone di particolare criticità agli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

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



Fonte: Elaborazione Unicatt

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



Fonte: Elaborazione Unicatt

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

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

Si riconferma in questa sede la mancata ottemperanza, in mancanza di ulteriori e diverse evidenze, delle misure di compensazione e mitigazioni ambientali legate al precedente sviluppo aeroportuale, che non risultano superate dall'attuale riconoscimento di strategicità dell'aeroporto.

- **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. 99 del 19.08.2022, 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. **Interventi per i quali non può essere fatto valere il riconoscimento di *opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità.***

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"*.

CONCLUSIONI

La presente istruttoria ha valutato le ricadute ambientali del Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Milano Malpensa, ponderandole alla luce del *riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento.* Nello specifico, l'istruttoria ha evidenziato che anche a seguito di tale riconoscimento, permangono le criticità ambientali e i valori ambientali di portata europea (quali la presenza di habitat e specie di interesse comunitario) che verrebbero pregiudicati nella loro stessa tutela e che il carattere di strategicità nazionale si ritiene non possa superare. Ciò in quanto l'ampliamento del sedime aeroportuale così come previsto dall'alternativa 7, su cui si basa il Masterplan, è l'unica realmente inaccettabile sotto il profilo dell'impatto ambientale che ne deriverebbe. Coerentemente con quanto concluso dalla Commissione V.I.A., l'ipotesi di sviluppo su alternative diverse, ad esempio 2 -2 A, permetterebbero da un lato di garantire lo sviluppo aeroportuale come opera strategica di rilevanza nazionale, dall'altro di salvaguardare gli obiettivi di tutela e conservazione riconosciuti a livello comunitario (vista la presenza di habitat e specie di interesse comunitario) e internazionale (tramite il riconoscimento UNESCO di Riserva della Biosfera).

A fronte delle criticità ambientali già sottoposte a valutazione e che qui si riconfermano, si propone pertanto 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

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

Proposta di deliberazione N.760 del 05/12/2023

Deliberazione Consiglio di Gestione N° 123 del 5/12/2023

Oggetto:
PROCEDURA DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE AEROPORTO DI MILANO MALPENSA - MASTERPLAN 2035: ESPRESSIONE DEL PARERE DI COMPETENZA IN ESECUZIONE DELL'ART. 1 TER DEL D.L. 02/09/2023, N. 121, CONVERTITO CON LEGGE 6 NOVEMBRE 2023, N. 155

Il Responsabile del procedimento: Claudio De Paola

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	05/12/2023	CLAUDIO DE PAOLA	

Note:

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

IL PRESIDENTE	IL SEGRETARIO
F.to Dott.ssa Cristina Chiappa	F.to: Avv. Antonella Annecchiarico

---

Copia conforme all'originale, per uso amministrativo.

Magenta , lì 13 DIC 2023

IL DIRETTORE

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

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

dal _____ al _____

Magenta, _____

IL DIRETTORE

(Dott. Claudio De Paola)

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

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

Magenta, 05 DIC 2023

IL SEGRETARIO

F.to: (Avv. Antonella Annecchiarico)