



Regione Lombardia

LA GIUNTA

DELIBERAZIONE N° X / 13

Seduta del 03/04/2013

Presidente **ROBERTO MARONI**

Assessori regionali **MARIO MANTOVANI** *Vice Presidente*
VALENTINA APREA
VIVIANA BECCALOSSI
SIMONA BORDONALI
PAOLA BULBARELLI
MARIA CRISTINA CANTU'
CRISTINA CAPPELLINI

ALBERTO CAVALLI
MAURIZIO DEL TENNO
GIOVANNI FAVA
MASSIMO GARAVAGLIA
MARIO MELAZZINI
ANTONIO ROSSI
CLAUDIA TERZI

Con l'assistenza del Segretario Marco Pilloni

Su proposta dell'Assessore Claudia Terzi

Oggetto

ESPRESSIONE DEL PARERE AL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE IN MERITO AL PROGETTO DEL NUOVO MASTER PLAN DELL'AEROPORTO DI MALPENSA. PROPONENTE: ENAC S.P.A. - ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE - ROMA

Il Dirigente Filippo Dadone

Il Direttore Generale Mario Nova

L'atto si compone di 51 pagine

di cui 45 pagine di allegati

parte integrante



Regione Lombardia

LA GIUNTA

VISTI:

- il d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" (nel seguito richiamato come "codice ambientale"), con riguardo segnatamente alla parte seconda recante "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)";
- la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 "Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale", nonché i provvedimenti organizzativi della X legislatura;
- la l.r. 2 febbraio 2010, n. 5 "Norme in materia di valutazione d'impatto ambientale";
- il regolamento regionale 21 novembre 2011, n. 5 di attuazione della l.r. 5/2010;

CONSIDERATO che il codice ambientale prevede:

- all'art. 7, comma 5 che "in sede statale, l'autorità competente è il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare" e che il provvedimento di v.i.a. venga espresso "di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, che collabora alla relativa attività istruttoria";
- all'art. 25, comma 2 che, nel caso dei progetti sottoposti a v.i.a. statale, l'autorità competente acquisisce il parere delle Regioni interessate;

PRESO ATTO che il Dirigente della Unità Organizzativa Sviluppo sostenibile e valutazioni ambientali della D.G. Ambiente, energia e sviluppo sostenibile riferisce che:

- in data 18.05.2011 è stato depositato lo studio d'impatto ambientale (s.i.a.) relativo al progetto del "Nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa", con la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; l'intervento rientra nella categoria di cui al punto 10 dell'allegato II alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 ("aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza");
- proponente dell'opera è ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, con sede in Roma, che ha delegato la redazione e il deposito del progetto e dello studio d'impatto ambientale a SEA Aeroporti di Milano s.p.a.;
- l'avviso di deposito dell'istanza e dello s.i.a. è stato pubblicato il 20.05.2011, ai sensi e per gli effetti dell'art. 24 del codice ambientale, sui quotidiani "la Prealpina", "La Stampa" (ed. locale Provincia di Novara), "Corriere della Sera"; è stata pertanto avviata la procedura regionale per l'espressione del parere al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in relazione alla



Regione Lombardia

LA GIUNTA

richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, operando secondo quanto disposto dal regolamento regionale 5/2011 che - in attuazione della l.r. 5/2010 - ha tra l'altro istituito la Commissione istruttoria regionale per la v.i.a. (CVIA).

- in data 19.07.2011 si è svolta presso la sede della Giunta Regionale la riunione di presentazione dello s.i.a. e del progetto di Master Plan;
- In data 03.11.2011 è stato effettuato presso l'aeroporto di Malpensa il sopralluogo istruttorio, al quale hanno partecipato i rappresentanti del proponente, di Regione Lombardia, i referenti della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente (CTVA), i rappresentanti del Ministero per i beni e le attività culturali, di ENAC e di SEA;
- sulla base di quanto emerso dal sopralluogo, delle osservazioni pervenute da parte del pubblico, e dalla prima fase istruttoria regionale, con nota del 03.04.2012 [in atti regionali prot. T1.2012.7034], inviata per conoscenza anche al proponente, è stata prospettata al Ministero dell'ambiente e alla CTVA l'esigenza di richiedere specifici approfondimenti e integrazioni;
- il 18.09.2012 presso la sede della Giunta Regionale si è svolto il "contraddittorio pubblico" tra il proponente, gli enti territoriali e le Associazioni ambientaliste, organizzato e condotto dalla competente D.G. del Ministero dell'ambiente su richiesta di Enti e Associazioni.
- SEA s.p.a. ha depositato documentazione integrativa in tre riprese:
 - il 20.06.2012 come "integrazione volontaria", allo s.i.a. e al progetto già depositato;
 - il 24.10.2012 [prot. T1.2012.20969], come "chiarimenti" in merito alla documentazione inviata il 20.06.2012 e in riferimento a quanto emerso nel "contraddittorio pubblico";
 - il 30.11.2012 [prot. T1.2012.24093], come "completamento" dei suddetti chiarimenti.

l'avviso delle ulteriori integrazioni è stato pubblicato il 18.12.2012 sugli stessi quotidiani sopra elencati;

- gli Enti territoriali interessati dal progetto sono stati convocati alla riunione di concertazione dei pareri, tenutasi il 14.03.2013 presso la sede della Giunta Regionale, e il cui verbale è agli atti dell'istruttoria;
- durante l'iter istruttorio sono pervenute presso la U.O. Sviluppo sostenibile e valutazioni ambientali, ai sensi dell'art. 24, comma 4 del d. lgs. 152/06, trentaquattro documenti di osservazioni di cittadini, Associazioni ambientaliste e Comitati operanti sul territorio interessato dal Master Plan e indagato nello s.i.a., anche nella confinante Regione Piemonte;

VISTA la "Relazione di avanzamento dell'istruttoria", Allegato A parte integrante e



Regione Lombardia

LA GIUNTA

sostanziale della presente deliberazione, qui richiamata ai sensi e per l'effetto dell'art. 3 della legge 241/1990 ai fini della motivazione del presente atto - approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la VIA di cui all'art. 5 del r.r. 5/2011, nella seduta del 13.03.2013;

VISTI i contenuti della "Relazione di avanzamento dell'istruttoria", Allegato A parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, e in particolare:

- la localizzazione e motivazioni del progetto;
- le considerazioni in merito ai quadri programmatico e progettuale;
- le considerazioni circa il quadro ambientale;

DATO ATTO che il presente provvedimento concorre all'obiettivo operativo 15.5.2 "Attuazione della normativa sulla valutazione ambientale in sinergia con gli Enti locali" del vigente PRS;

AD UNANIMITA' di voti, resi nei modi e termini di legge;

DELIBERA

1) di esprimere il seguente parere al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'art. 25 del d.lgs. 152/2006, in ordine alla compatibilità ambientale del progetto di "Nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa:

- il consolidamento dell'aeroporto di Malpensa rappresenta un'opportunità strategica per lo sviluppo della competitività regionale e un'occasione, capace di attrarre funzioni terziarie e produttive di alto rango, per il rilancio economico del Sistema metropolitano lombardo e del quadrante ovest della Regione;
- il progetto di "Nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa" risulta coerente con il contesto pianificatorio regionale e in particolare con il PTR (Piano Territoriale Regionale) del 19 gennaio 2010 (d.c.r. VIII/951) e con il Piano regionale di sviluppo (PRS) della IX legislatura (approvato con deliberazione del Consiglio regionale IX/56 del 28.09.2010), nonché con il Piano nazionale degli aeroporti, con le prospettive di sviluppo del traffico passeggeri e con gli obiettivi di aumento della competitività e razionalizzazione dei flussi di traffico merci sottesi alla programmazione regionale di settore;
- sussiste la necessità dell'ottemperanza delle prescrizioni indicate nel paragrafo 2.1 della "Relazione di avanzamento dell'istruttoria", Allegato A parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, riguardanti: l'impegno



Regione Lombardia

LA GIUNTA

finanziario per la demolizione di parte degli immobili delocalizzati di cui all'accordo di programma quadro (ADPQ) Malpensa 2000; la copertura degli oneri in termini di tempi, risorse e procedure, per la delocalizzazione della Frazione Tornavento (Comune di Lonate Pozzolo) e di eventuali altri territori coinvolti; l'acquisizione di aree per la collocazione nella frazione Case Nuove di attività complementari all'aeroporto; la piena valorizzazione degli immobili acquisiti da Regione Lombardia oggetto di delocalizzazione in relazione alla previsione del Polo logistico previsto dal Master plan stesso;

- per tutti i suddetti impegni finanziari, nonché per gli oneri necessari al monitoraggio sanitario e ambientale, dovranno essere prestate idonee garanzie da parte del Proponente;
- prima dello svolgimento della procedura di Intesa Stato-Regione, il proponente dovrà:
 - procedere all'elaborazione del piano particellare con l'individuazione puntuale delle singole aree soggette ad esproprio o servitù;
 - definire un piano d'azione, in raccordo con Regione Lombardia, per l'ottenimento ove necessario della disponibilità delle aree oggetto di interventi di compensazione;
 - ottenere la verifica di ottemperanza delle prescrizioni VIA che risultano funzionali alla positiva conclusione della stessa Intesa;
- si richiede che nella successiva fase procedurale – di competenza del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in qualità di Autorità competente per la Valutazione di Impatto Ambientale – sia prevista la costituzione di un Osservatorio Ambientale per garantire la risoluzione delle criticità ancora esistenti sotto il profilo ambientale (riportate nel capitolo 3 della "Relazione di avanzamento dell'istruttoria", Allegato A parte integrante e sostanziale della presente deliberazione) e per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale;

2) di disporre che il presente atto sia trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, unitamente al verbale della riunione di concertazione dei pareri degli Enti territoriali del 14.03.2013;

3) di provvedere alla pubblicazione sul B.U.R.L. della presente deliberazione;



Regione Lombardia

LA GIUNTA

4) di disporre altresì la pubblicazione integrale del presente provvedimento e della "Relazione di avanzamento dell'istruttoria", Allegato A parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, sul sito web www.cartografia.regione.lombardia.it/silvia/.

IL SEGRETARIO
MARCO PILLONI



Regione Lombardia

Giunta Regionale

Direzione Generale Ambiente, energia e sviluppo sostenibile

U.O. SVILUPPO SOSTENIBILE E VALUTAZIONI DI IMPATTO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

**Aeroporto di Malpensa.
Nuovo Master Plan aeroportuale.**

Proponente: E.N.A.C. S.p.A.

RELAZIONE DI AVANZAMENTO DELL'ISTRUTTORIA

**approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la valutazione d'impatto ambientale
nella seduta del 13.03.2013**

[art. 5 del r.r. 5/2011]

Milano, marzo 2013

Allegato alla d.g.r. X / 13 del 03/04/2013

Indice

Premessa.....	3
1. Localizzazione e motivazioni del progetto	4
1.1 Ambito territoriale e accessibilità.....	4
1.2 Motivazioni del Master Plan	5
2. Considerazioni in merito ai quadri programmatico e progettuale.....	6
2.1 Quadro programmatico e attività pregresse.....	6
2.2 Quadro progettuale.....	10
2.3 Alternative progettuali considerate nella definizione del progetto.....	12
2.4 Analisi dei flussi di traffico e della domanda di trasporto.....	14
3. Considerazioni circa il quadro ambientale	19
3.1 Atmosfera	19
3.2 Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	22
3.3 Rumore	23
3.4 Insediamenti a rischio di incidente rilevante	25
3.5 Salute pubblica	26
3.6 Componenti naturalistiche, paesaggio e sistema agricolo.....	31

Premessa

Il 18.05.2011 è stato depositato lo studio di impatto ambientale (s.i.a.) relativo al progetto: “Nuovo Master Plan dell’aeroporto di Malpensa”, con la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare. L’intervento rientra nella categoria di cui al punto 10 dell’allegato II alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 (“*aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza*”);

Proponente dell’opera è E.N.A.C. Ente Nazionale per l’Aviazione Civile, con sede in Roma, che ha delegato la redazione del progetto e dello studio d’impatto ambientale a SEA Aeroporti di Milano s.p.a.. Pertanto nel seguito con la locuzione “il proponente” si intenderà quest’ultimo soggetto.

L’avviso di deposito dell’istanza e dello s.i.a. è stato pubblicato il 20.05.2011 sui quotidiani: “la Prealpina”, “La Stampa” (ed. locale Provincia di Novara), “Corriere della Sera”.

Per l’espressione del parere regionale previsto dall’art. 25, comma 2 del d.lgs. 152/2006 si è proceduto come disposto dal regolamento regionale 5/2011 che - in attuazione della l.r. 5/2010 “Norme in materia di valutazione d’impatto ambientale” - ha tra l’altro istituito la Commissione istruttoria regionale per la v.i.a. (CVIA).

In data 3.11.2011 è stato effettuato il sopralluogo istruttorio presso l’aeroporto di Malpensa. Vi hanno partecipato i rappresentanti del proponente, di Regione Lombardia, i referenti della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale del Ministero dell’ambiente (CTVA), il rappresentante del Ministero per i beni e le attività culturali, il rappresentante di ENAC.

Sulla base di quanto emerso dal sopralluogo, delle osservazioni pervenute da parte del pubblico, e dalla prima fase istruttoria regionale, con nota del 03.04.2012 [in atti regionali prot. T1.2012.7034], inviata per conoscenza anche al proponente, è stata prospettata al Ministero dell’ambiente e alla CTVA l’esigenza di richiedere specifici approfondimenti e integrazioni.

In data 18.09.2012 presso la sede della Giunta Regionale si è svolto il “contraddittorio pubblico” tra il proponente, gli enti territoriali e le Associazioni ambientaliste, organizzato e condotto dalla competente D.G. del Ministero dell’ambiente su richiesta di Enti e Associazioni.

Il proponente ha depositato documentazione integrativa in tre riprese:

- il 20.06.2012 [in atti regionali prot. T1.2012.12393], come “integrazione volontaria”, allo s.i.a. e al progetto già depositato;
- il 24.10.2012 [prot. T1.2012.20969], come “chiarimenti” in merito alla documentazione inviata il 20.06.2012 e in riferimento a quanto emerso nel “contraddittorio pubblico”;
- il 30.11.2012 [prot. T1.2012.24093], come “completamento” dei suddetti chiarimenti.

In data 18.12.2012 è stato pubblicato l’avviso delle ulteriori integrazioni sugli stessi quotidiani sopra elencati.

Per giungere alle considerazioni di merito esposte nella presente relazione sono stati esaminati i documenti depositati dal proponente, comprensivi dello studio d’impatto ambientale (s.i.a.) e relativi allegati, della sintesi non tecnica, del progetto definitivo, nonché delle integrazioni.

1. Localizzazione e motivazioni del progetto

1.1 Ambito territoriale e accessibilità

Ambito territoriale

Il proponente ha individuato come area di studio per l'analisi dello stato attuale delle componenti ambientali e degli impatti sull'ambiente, il territorio ricompreso all'interno dell'*area vasta* di circa 6 chilometri intorno al sedime aeroportuale di progetto, formato dai seguenti comuni: Golasecca, Vergiate, Arsago Seprio, Besnate, Gallarate, Casorate Sempione, Somma Lombardo, Cardano al Campo, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate e Vizzola Ticino, situati in provincia di Varese; i comuni di Castano Primo, Nosate, Vanzaghello, Turbigo e Robecchetto con Induno, in provincia di Milano; i comuni Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo Pombia, situati invece in provincia di Novara.

L'ambito territoriale interessato è quello del nord-ovest Milanese.

Gli interventi si sviluppano all'interno del Nuovo Master Plan Aeroportuale, che prevede in sintesi:

- ampliamento del sedime aeroportuale attuale attraverso l'espansione prevalentemente a sud su aree per la quasi totalità appartenenti al demanio militare localizzato. La superficie del sedime aeroportuale passerà da circa 1.220 ha a circa 1.657 ha previsti, con un incremento di circa 437 ha;
- realizzazione di una nuova pista, lunga 2.400 m, a sud del Terminal 1, completa di vie di rullaggio e piazzali aeromobili con le relative attrezzature ed impianti;
- creazione di una nuova area passeggeri attraverso la realizzazione di un nuovo satellite tra le due piste esistenti (Midfield Satellite), con relativi ponti di imbarco e aree parcheggio aeromobili, collegato con un tunnel sotterraneo alla nuova area del Terminal 1;
- realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica a sud del Terminal 1, dove sono accolti i passeggeri diretti, attraverso il tunnel sotterraneo, al Midfield Satellite;
- riconfigurazione del Terminal 2, mediante la realizzazione di un nuovo molo;
- ampliamento dell'area cargo nell'area a sud ovest del sedime già attualmente denominata Cargo City, con possibilità di ulteriore espansione verso sud;
- parco logistico e funzioni di supporto e integrative delle attività aeroportuali, localizzate nella parte a sud nell'area di espansione del sedime;
- aree tecniche dedicate alla manutenzione degli aeromobili, localizzate nelle parti nord est e nord ovest del sedime aeroportuale.

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale sarà attuato per fasi e prevede:

- entro il 2015: l'acquisizione delle aree di intervento a sud del sedime attuale, la loro preparazione e recinzione, la realizzazione della terza pista e del sistema di vie di rullaggio ad essa correlato;
- entro il 2020: l'estensione dell'attuale Terminal 1 verso sud e la realizzazione del corpo centrale del nuovo Midfield Satellite e del tunnel sotterraneo di collegamento;
- entro il 2030: la messa a regime degli interventi previsti dal Nuovo Master Plan Aeroportuale.

Accessibilità a Malpensa

L'accesso all'aeroporto di Malpensa via strada è attualmente assicurato da:

- una connessione tramite superstrada (SS 336) alla rete autostradale (A8 - Autostrada dei Laghi); la SS 336, due corsie per senso di marcia, partendo dallo svincolo autostradale di

Busto Arsizio, collega i due Terminal di Malpensa per poi connettersi con la statale 527 a Lonate Pozzolo;

- una connessione tramite superstrada (SS 336 dir), aperta il 30 marzo 2008, che rappresenta la prosecuzione – con due corsie per senso di marcia – della superstrada sopra citata verso sud (detta anche “Superstrada Malpensa-Boffalora”), fino ad innestarsi sulla ex Strada Statale 11 Padana Superiore a Magenta, circa un chilometro oltre il casello di Mercallo-Mesero (già "Boffalora") dell'autostrada A4 Torino-Milano;

Le infrastrutture ferroviarie per l'accesso a Malpensa sono attualmente:

- la linea Busto Arsizio-Malpensa, gestita da Ferrovie Nord e utilizzata esclusivamente per il servizio di collegamento “Malpensa Express”;
- la linea Saronno-Novara, nel tratto tra Saronno e il bivio Sacconago nei pressi di Busto Arsizio, gestita da Ferrovie Nord;
- la linea Milano-Saronno, gestita da Ferrovie Nord, utilizzata per il servizio ferroviario suburbano (linee S1 e S3), di quello regionale lombardo (servizi da/per Novara, Como e Varese-Laveno- Mombello), oltre che dal collegamento “Malpensa Express”.

Il 26 marzo 2007 è stato firmato il Protocollo d'Intesa tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Provincia di Varese, RFI e Anas per il completamento delle opere di accessibilità terrestre all'aeroporto di Malpensa (al quale si rimanda per la descrizione dei relativi interventi).

1.2 Motivazioni del Master Plan

Il territorio di Malpensa è caratterizzato da numerose presenze infrastrutturali significative. Vi troviamo infatti, oltre l'Aeroporto, per quanto non nelle immediate vicinanze, il nuovo Polo Fieristico di Rho – Pero; il centro logistico HUPAC di Busto Arsizio; il CIM di Novara, infrastrutture puntuali di rilevanza nazionale ed internazionale capaci di costituire un asse strategico a livello economico – produttivo. Malpensa è inoltre al centro di un complesso sistema di reti infrastrutturali costituenti il Trans European Network (T.E.N.), che favorirà le dinamiche del territorio e aumenterà le opportunità relazionali con conseguenti benefici sul sistema economico dell'intera regione. In questo contesto gli aeroporti, ed in particolare Malpensa ed il Sistema Aeroportuale Milanese, giocano un ruolo strategico ed unico non solo per l'economia Lombarda ma per l'economia dell'intero Sistema Paese.

Il governo italiano ha già riconosciuto il ruolo strategico di Malpensa nel contesto socio-economico del Nord Italia, sia attraverso il Piano Nazionale dei Trasporti (d.p.c.m. del 10/4/86 e successivi adeguamenti), sia con leggi specifiche (L. 449/85), dove Malpensa, unitamente a Fiumicino, sono indicati come aeroporti di riferimento dell'intero sistema aeroportuale nazionale. Malpensa, inoltre, proprio per questo ruolo, è stato ricompreso tra i 14 progetti prioritari della rete T.E.N. europea ed inserito fin dall'inizio nel 1° elenco degli interventi strategici.

Il Gruppo Class ha condotto (su incarico di S.E.A.) le analisi di traffico riferite alle potenzialità del mercato del trasporto aereo del nord Italia. Le analisi condotte fanno prevedere un raddoppio della domanda di mobilità del nord Italia entro il 2030: dai **58 milioni di passeggeri** circa del 2008 si passerà a circa **140 milioni** nel 2030. La quota parte di Malpensa in questo mercato – rispetto agli altri aeroporti italiani - si manterrà pressoché invariata; la domanda crescerà notevolmente, dai circa **20 milioni del 2005** ai circa **50 milioni nel 2030**. Le merci passeranno dalle **370 mila tonnellate circa del 2005**, alle circa **1,4 milioni di tonnellate nel 2030**. In questa prospettiva, S.E.A., viste le potenzialità di crescita del mercato, ha avviato studi per analizzare le potenzialità di sviluppo sostenibili dell'aeroporto di Malpensa, volti in particolare a ridefinire lo schema infrastrutturale dello scalo, con la costruzione di una nuova pista.

2. Considerazioni in merito ai quadri programmatico e progettuale

2.1 Quadro programmatico e attività pregresse

Il progetto di Master Plan Malpensa si inserisce in un contesto pianificatorio regionale che, rispetto al momento di elaborazione dello s.i.a. ad esso relativo, si è in parte consolidato con l'approvazione del PTR (Piano Territoriale Regionale) del 19 gennaio 2010 (d.c.r. VIII/951).

Il PTR identifica il contesto territoriale interessato dall'Aeroporto di Malpensa, come "Quadrante-ovest" della Lombardia, ove si afferma che *"è possibile identificare la parte nord-ovest del territorio regionale come una polarità strategica, per il livello di relazioni che si stanno sviluppando con le regioni del Centro-Europa attraverso la realizzazione di importanti opere (nuovo traforo del Gottardo, traforo del Lotschberg) e per le nuove relazioni che si vengono a configurare nell'area lungo la direttrice Torino–Novara–Milano–Venezia e le province dell'asse pedemontano (Alta velocità)."*

Per quanto attiene al **nuovo PTR Quadrante Ovest**, la d.g.r. 9/10840 del 26 dicembre 2010 di avvio del Piano, al punto 1.2 dichiara che *"un nuovo piano d'area riguardante il territorio interessato dall'aeroporto di Malpensa deve tenere conto di un contesto territoriale di riferimento ben più ampio rispetto all'area direttamente interessata dalla presenza del sedime infrastrutturale"*.

L'oggetto del PTR non si limita quindi alla valutazione degli effetti dell'aeroporto sul territorio circostante, ma si estende al Quadrante Ovest della Lombardia, vale a dire alla porzione di territorio che connette Milano, attraverso l'asse del Sempione, a Malpensa e che si caratterizza per funzioni di rango regionale (area EXPO, Fiera Milano, ecc...), oltre che per grosse polarità e conurbazioni (asta del Sempione, Legnano, Busto Arsizio, Gallarate).

In questa cornice occorre far notare come lo s.i.a. manchi di una visione di contesto più ampia necessaria all'individuazione degli effetti d'area vasta - sociali, economici, territoriali e ambientali - che inevitabilmente sono generati da un'infrastruttura di questa portata.

In particolar modo si sente la necessità di approfondire, anche in relazione al mercato immobiliare e alle dinamiche della logistica locale, gli impatti economici e ambientali del nuovo polo logistico sulle stesse attività nell'area tra Malpensa ed il Sempione nonché sul mercato immobiliare del tessuto circostante l'area.

Detti approfondimenti, soprattutto per ciò che riguarda il tema delle compensazioni ambientali, devono trovare spazio poiché, analizzando puntualmente le componenti del progetto, può comprenderne a fondo gli impatti e le necessarie azioni di mitigazione.

A proposito, risulta chiaro come non si possano ritenere sufficienti le determinazioni del PTR della Regione Lombardia e del PTR Quadrante Ovest, né delle rispettive VAS, per quanto riguarda le analisi di contesto e le compensazioni/mitigazioni ambientali. Mentre il PTR è un piano a scala regionale che non ha approfondito gli aspetti di dettaglio del Master Plan di Malpensa, poiché realizzato precedentemente al Master Plan stesso e comunque ad una macro scala regionale, ugualmente il PTR Quadrante Ovest, essendo in uno stato di avanzamento iniziale, e quindi successivo al Master Plan, non può essere assunto come documento di contesto per il Master Plan.

Occorre ancora ricordare che il PTR A Quadrante Ovest, che considera in questa fase preliminare un ambito compreso tra la città di Milano e Malpensa, non è un piano specifico per l'aeroporto, ma di un territorio più ampio che contiene anche lo scalo di Malpensa.

Di conseguenza si può dedurre che saranno le risultanze del Master Plan e dello s.i.a. relativo ad essere determinanti per l'orientamento del PTR A e della sua procedura di VAS, dettando le linee progettuali e le opere di mitigazione/compensazione.

In tale contesto pianificatorio si colloca l'“**Accordo di programma Quadro in materia di Trasporti – Aeroporto intercontinentale Malpensa 2000**” (di seguito AdPQ) sottoscritto il 31 marzo del 2000 dai Ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente, dalle Province di Varese e di Milano, dai Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno.

Attività di delocalizzazione - AdPQ Malpensa 2000 -

L'AdPQ, oggi in una fase attuativa avanzata e diretta a conclusione, al fine di mitigare e compensare gli effetti dell'inquinamento acustico e atmosferico nelle zone residenziali ricomprese nell'ambito territoriale prioritario (come definito dal PTR A LR 10/1999), ha previsto principalmente:

- interventi di mitigazione ambientale di edifici pubblici e di pubblico interesse. Questa prima fase consistente in 17 interventi si è conclusa nei tempi (2001) e nei costi previsti (2,582 milioni di euro);
- la delocalizzazione degli insediamenti residenziali mediante l'erogazione di indennizzi e altri contributi accessori destinati all'acquisizione delle relative proprietà immobiliari;

Ad oggi sono state acquistate 545 unità abitative nei Comuni di Somma Lombardo, Ferno e Lonate Pozzolo. Il patrimonio acquisito destinato alla valorizzazione, vale a dire alla sua alienazione al maggior valore possibile, servirà a recuperare risorse necessarie per attuare opere di compensazione e mitigazione degli impatti derivanti dall'espansione aeroportuale.

Regione Lombardia è quindi attiva nella ricerca delle ipotesi di riuso del patrimonio, fra le quali, data la vocazione a settore terziario e produttivo e alla logistica del contesto, c'è l'ipotesi di riconversione delle aree a queste funzioni.

L'ipotesi di espansione a sud del sedime aeroportuale nelle aree demaniali, con la proposta di realizzare un polo logistico con una superficie di 260 ha, rischia quindi di entrare in conflitto con le attività di valorizzazione previste dall'AdPQ poiché può diminuire, fino ad annullare, il valore del patrimonio pubblico che ha una vocazione prevalentemente produttiva e terziaria.

Un intervento di questo tipo rischia di determinare un aumento dell'offerta di strutture produttive e logistiche, in un contesto in regime fiscale sicuramente più vantaggioso rispetto ai terreni extra sedime aeroportuale. Tale situazione si configurerebbe come un'asimmetria nei rapporti di concorrenza tra offerte di beni simili (capannoni) e di conseguenza come un possibile danno economico per le pubbliche amministrazioni che stanno investendo nelle operazioni di delocalizzazione.

Ciò porterebbe, oltre che ad un danno economico per la pubblica amministrazione, ad un ulteriore danno socio-economico ed ambientale diretto ed indiretto, dato che le risorse disponibili dopo la valorizzazione del patrimonio, secondo le disposizioni dell'AdPQ, dovranno essere reinvestite in interventi di mitigazione e compensazione delle esternalità prodotte dalla presenza dell'aeroporto.

A fronte di tali premesse, nel rispetto dei disposti di cui al sopracitato Accordo di Programma Quadro si precisa quanto esposto nei seguenti paragrafi.

Protocollo di Intesa

Con la deliberazione della Giunta regionale n. 9/4360 del 26.10.2012 è stato approvato lo *“Schema di Protocollo di Intesa tra Regione Lombardia, Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo, Ferno e Società SEA s.p.a. avente ad oggetto la demolizione di parte degli immobili delocalizzati di cui all’ accordo di programma quadro (ADPQ) Malpensa 2000”* .

La stessa SEA ha formalmente dichiarato - con lettera del Presidente (acquisita in atti regionali prot. Z1.2012.26992 del 23.10.2012) - la propria disponibilità a finanziare gli interventi di demolizione di parte degli immobili delocalizzati - fino ad un importo complessivo massimo di 12.000.000 € (IVA inclusa), quali opere di mitigazione e compensazione ambientale, nel caso la procedura di v.i.a. nazionale attualmente in corso sul nuovo Master Plan si concluda positivamente.

Il Master Plan deve quindi prevedere l’impegno finanziario assunto per le suddette opere di demolizione, evidenziandolo distintamente in modo esplicito e dedicato.

Nuova delocalizzazione: Frazione Tornavento (Comune di Lonate Pozzolo) ed eventuali altri territori coinvolti

Preso atto che il nuovo Master Plan comporta l’estensione delle fasce di impatto acustico - come più diffusamente evidenziato nello specifico paragrafo della presente relazione - determinando situazioni di incompatibilità per edifici a destinazione residenziale (in particolare, ma non solo, la frazione Tornavento), laddove si individuasse come risoluzione delle situazioni di incompatibilità la delocalizzazione della popolazione residente in questi edifici, **tutti gli oneri per tale delocalizzazione, in termini di tempi, risorse e procedure, dovranno essere a carico del proponente.**

Frazione Case Nuove - Comune di Somma Lombardo

Il Master Plan prevede la collocazione nella frazione Case Nuove di attività complementari all’aeroporto (a vocazione direzionale/amministrativa, residenziale per il personale delle Forze dell’ordine, commerciale/ricettiva, ecc.) che interessano, in parte, aree oggetto di delocalizzazione.

Preso atto della previsione, l’acquisizione di tali aree da parte di SEA dovrà obbligatoriamente tenere conto delle disposizioni previste nell’ “Accordo di programma Quadro in materia di Trasporti – Aeroporto intercontinentale Malpensa 2000” sottoscritto dai Ministeri dei Trasporti e dell’Ambiente, dalle Province di Varese e di Milano, dai Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno.

In particolare è necessario che:

▪ **venga esplicitata distintamente all’interno del Master Plan la risorsa economico-finanziaria dedicata unicamente ad acquisire gli immobili oggetto di delocalizzazione della Frazione Case Nuove interessati dall’ampliamento del sedime aeroportuale, ai costi sostenuti da Regione Lombardia nell’ambito del sopracitato ADPQ.**

Si precisa inoltre che lo stesso ADPQ (punto 6.3.2.) prevede che *“I proventi conseguiti dalla Regione Lombardia per effetto dell’alienazione dei beni saranno soggetti al vincolo espresso di destinazione all’attuazione dell’Accordo di Programma Quadro, prioritariamente ai Comuni interessati alla delocalizzazione e in prospettiva potranno*

essere usati per gli interventi di mitigazione e riqualificazione ambientale previsti dal Piano d'Area e dall'Accordo procedimentale di cui al d.p.c.m. 13.12.1999, nonché per la risoluzione di ulteriori problemi di incompatibilità legati alla funzione residenziale”.

- per le restanti aree interessate dall'ampliamento del sedime aeroportuale, che risultano NON acquisite al patrimonio regionale/comunale, il Proponente garantisca comunque la disponibilità di risorse per l'acquisizione dei terreni e degli immobili rientranti nel nuovo sedime.

Polo logistico

Il Master Plan contiene la previsione di un Polo Logistico, di superficie pari a circa 260 ha, nelle adiacenze delle aree che sono oggetto di delocalizzazione di cui all'ADPQ Malpensa sopra citato, e che necessitano di una ri-funzionalizzazione e valorizzazione con una vocazione prevalentemente produttiva e terziaria.

Segnatamente, si prevede la collocazione, all'interno del sedime aeroportuale, di magazzini di “prima linea” (gateway doganali), di “seconda linea” (attività di stoccaggio, consolidamento dei carichi, spedizionieri internazionali e agenti merci) e “terza linea” (preparazione ordini, assemblaggio prodotti, piccole lavorazioni industriali), oltre a funzioni direzionali, ricettive (hotel), ecc..

Al fine di garantire l'attuazione dei disposti dell'Accordo di Programma Quadro sopra citato, il proponente dovrà garantire tutte le iniziative possibili per mantenere il valore degli immobili acquisiti da Regione Lombardia oggetto di delocalizzazione, tenuto conto delle motivazioni di cui al punto precedente.

Proposta di sostituzione relativa alle integrazioni presentate da SEA (novembre 2012)

Si riporta di seguito il paragrafo presentato da SEA, evidenziando in corsivo e grassetto la modifica proposta della D.G. Territorio e Urbanistica:

Allegato 3 - 4.3 Aspetti attuativi - 4.3.1 Aspetti generali (pag. 72)

“Al fine di ottenere la disponibilità delle aree e consentire la realizzazione degli interventi stessi potranno essere intrapresi diversi percorsi che si racchiudono in due fattispecie, come di seguito indicato:

1. (omissis...)

2. Individuazione di *procedimenti, qualora non si raggiunga una soluzione condivisa, che* impongano al proprietario la messa a disposizione delle aree funzionali agli interventi di mitigazione. Le modalità d'intervento di seguito individuate dovranno essere attuate solo nel caso in cui il proprietario si opponga agli interventi. Esse costituiscono il mezzo estremo da utilizzare nel momento in cui per un'area funzionale alla realizzazione di un progetto approvato dalle Autorità non si trovi un accordo con la proprietà:

a) imposizione di una Servitù sul fondo - in questo caso è necessario un idoneo atto normativo o regolamentare dell'amministrazione (Regione, Ente gestore) che imponga la costituzione di un onere sulla proprietà. Anche se si tratta di opere di miglioria che accrescono il valore complessivo, non è certo che il proprietario sia disposto ad accettarle;

b) esproprio - in tal caso è necessario l'intervento dell'amministrazione che dichiara l'interesse pubblico alla realizzazione degli interventi e l'indifferibilità ed urgenza delle opere. Non è da escludere che in queste due ultime ipotesi i privati si oppongano ed instaurino contenziosi nei confronti delle Amministrazioni e di SEA.

In ogni caso, nelle due ipotesi da ultimo citate, SEA si impegna a sostenere integralmente ed a dimostrare la reale capacità finanziaria degli oneri derivanti dall'imposizione di servitù, ovvero dall'espropriazione, secondo tempi e modalità da concordarsi con Regione Lombardia prima dell'avvio delle relative fasi procedimentali.

SEA si impegna altresì a sostenere integralmente gli oneri relativi alla realizzazione degli interventi di mitigazione e alla manutenzione degli interventi medesimi, per tutte le ipotesi previste dal presente capitolo e secondo tempi e modalità da concordarsi con l'Ente gestore dei parchi e/o dei SIC prima dell'approvazione dei relativi progetti."

In entrambi i casi, SEA si deve impegnare all'elaborazione del piano particellare con l'individuazione puntuale delle singole aree soggette ad esproprio o servitù, prima dell'attivazione della Procedura di Intesa Stato-Regione.

Il Decreto VIA dovrà inoltre esplicitare, quale condizione imprescindibile che, preliminarmente all'attivazione della Procedura di Intesa Stato-Regioni, dovrà essere assolta la positiva verifica di ottemperanza delle prescrizioni VIA che risultano funzionali alla positiva conclusione della stessa Intesa.

2.2 Quadro progettuale

Caratteristiche del Master Plan e dei manufatti principali

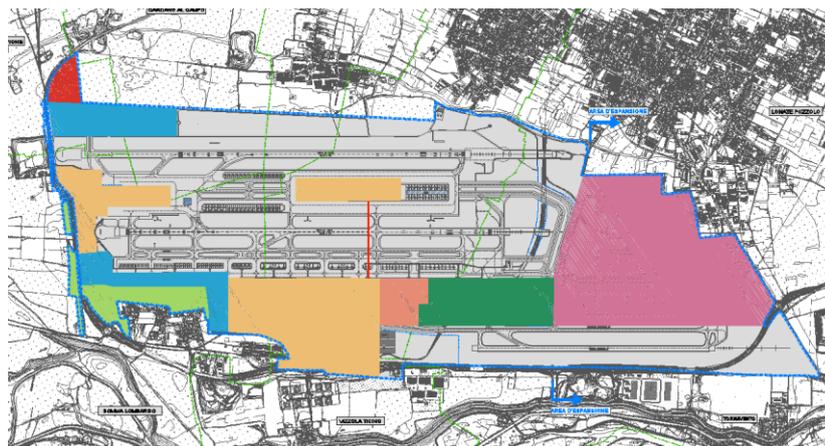
Il nuovo Master Plan prevede l'ampliamento del sedime aeroportuale attraverso l'espansione prevalentemente a sud, su aree in gran parte appartenenti in passato al demanio militare, già oggetto di specifico accordo per il trasferimento al ramo Aviazione Civile per la successiva assegnazione a SEA.

La superficie del sedime aeroportuale passerà da 1.220 a 1.657 ha, con un incremento di **437 ha**.

Gli interventi e le opere che si intende realizzare sono:

- una nuova pista - la terza - lunga 2.400 m, a sud del Terminal 1, completa di vie di rullaggio e piazzali aeromobili con le relative attrezzature ed impianti;
- la nuova area passeggeri collocata in un nuovo "satellite" posto tra le due piste esistenti ("midfield satellite"), con relativi ponti di imbarco e aree parcheggio aeromobili, collegato con un tunnel sotterraneo all'attuale Terminal 1;
- un nuovo corpo di fabbrica a sud del Terminal 1, funzionalmente correlato al "midfield satellite";
- la riconfigurazione del Terminal 2, che include la realizzazione di un nuovo molo;
- l'ampliamento dell'area cargo nel settore a sud ovest del sedime, già attualmente denominato "Cargo City", con possibilità di ulteriore espansione verso sud;
- l'insediamento di un parco logistico e di funzioni di supporto e integrative delle attività aeroportuali nella parte a sud, nell'area di espansione del sedime;
- aree tecniche e dedicate alla manutenzione degli aeromobili, localizzate nei settori nord est e nord ovest del sedime.

Sintesi degli interventi previsti



[Fig. 1]

Con riferimento alla Fig. 1, il Master Plan Aeroportuale individua il seguente azionamento:

- **Infrastrutture di volo** (colore grigio): comprendono le piste di volo, il sistema delle vie di rullaggio ed i piazzali aeromobili con le relative attrezzature ed impianti.
- **Aree passeggeri** (colore arancione); in queste aree è previsto l'insediamento di tutte le funzioni necessarie al servizio dei passeggeri e le relative attività di supporto. Il Progetto prevede tre zone distinte in corrispondenza delle due aree terminali attuali e del nuovo insediamento tra le due piste esistenti.
- **Area cargo** (colore verde scuro): quest'area viene primariamente destinata alla movimentazione ed al trattamento delle merci in arrivo ed in partenza. Tali funzioni sono localizzate nell'area a sud ovest del sedime già attualmente denominata Cargo City, con possibilità di espansione verso sud.
- **Parco logistico e funzioni di supporto e integrative delle attività aeroportuali** (colore viola): il Master Plan individua nella parte più a sud del sedime, delle aree destinate all'insediamento di altri magazzini ed attività che vanno a completare la filiera del trattamento delle merci. In quest'ultima zona è inoltre previsto l'insediamento più significativo delle attività di supporto agli operatori del settore (mense, uffici, banche, ...), nonché lo sviluppo di attività correlate quali officine, distributori carburanti, aree di sosta e ristoro, ecc. Per favorire l'interscambio della merce in questa zona del sedime è stata prevista anche la possibilità di realizzare un terminale ferroviario, che consentirebbe anche un significativo aumento dell'offerta di trasporto ed un ampliamento del bacino di utenza.
- **Aree tecniche**; le aree tecniche individuate dal Master Plan sono l'area tecnica petrolieri (colore rosso), dove sono allocate le attività correlate al rifornimento degli aeromobili, e l'area tecnica impianti (colore rosa), dove sono insediate le attività necessarie al funzionamento dell'aeroporto (centrale tecnologica e impianti necessari alla fornitura di energia, la centrale operativa della security aeroportuale e la torre di controllo).
- **Aree di manutenzione** (colore azzurro); in queste aree è previsto l'insediamento di tutte le attività necessarie alla manutenzione dell'aeroporto e delle attrezzature e dei mezzi di piazzale, inclusa l'isola ecologica di raccolta e stoccaggio temporaneo dei rifiuti.
- **Aree per attività complementari** (colore verde chiaro); sono tutte quelle attività necessarie al corretto svolgimento dell'operatività aeroportuale, ma per le quali non è necessaria la permanenza all'interno delle aree doganali.

Fasi costruttive e cantierizzazione

L'attuazione degli interventi previsti dal nuovo Master Plan è prevista per fasi, seguendo il progressivo incremento del traffico aereo.

Il programma a breve termine si sviluppa in un arco temporale di sei anni.

2.3 Alternative progettuali considerate nella definizione del progetto

Il proponente ha valutato possibili alternative per far fronte allo sviluppo della domanda di traffico aereo sull'aeroporto di Malpensa:

- *Alternativa "Zero"*: tale alternativa ha ipotizzato la crescita del traffico in assenza di sviluppo infrastrutturale "air side" dell'aeroporto. In sostanza si è ipotizzato di distribuire il traffico sulle infrastrutture aeronautiche esistenti, analizzandone le conseguenze in termini di impatto ambientale;
- *Alternativa "Off-site"*: questa alternativa prevede lo sviluppo della capacità infrastrutturale aggiuntiva per far fronte alla crescita della domanda realizzando le nuove strutture airside e landside presso l'aeroporto di Cameri (provincia di Novara), ex aeroporto militare oggi dismesso;
- *Alternativa "On-site"*: questa alternativa prevede lo sviluppo della capacità infrastrutturale aggiuntiva presso l'aeroporto di Malpensa ed ha comportato le seguenti analisi:
 - localizzazione dell'ampliamento dell'aeroporto, considerando i condizionamenti ed i vincoli territoriali ed ambientali;
 - definizione della posizione e dell'orientamento della nuova pista, attraverso studi aeronautici ed ambientali.

Le conclusioni raggiunte delle analisi effettuate dal proponente hanno evidenziato che:

- *Alternativa "Zero"*: l'assenza di interventi infrastrutturali airside determinerebbe situazioni di grave congestione dell'aeroporto, con conseguenti gravi ritardi nei movimenti. Anche dal punto di vista ambientale si determinerebbero dei gravi incrementi negli impatti da rumore sui centri abitati a nord dell'aeroporto, incrementi che invece la realizzazione di una nuova pista permetterebbe di contenere.
- *Alternativa "Off-site"*: l'aeroporto di Malpensa e quello di Cameri distano circa 12 km e attualmente quest'ultimo non è dotato di un sistema infrastrutturale in grado di supportare i flussi previsti nello scenario futuro. Inoltre la distanza tra i due aeroporti richiederebbe una duplicazione del sistema di utilities di supporto e comporterebbe un ulteriore allontanamento dalla città di Milano e dal sistema intermodale di scambio attualmente centrato sull'aeroporto di Malpensa ed un aumento degli spostamenti tra i due aeroporti, con un incremento dei tempi di viaggio. Questo aumento di flussi genererebbe consistenti pressioni sull'ambiente, in particolare a scapito dell'area protetta del parco del Ticino. L'integrazione tra i due aeroporti comporterebbe infatti la realizzazione di nuove infrastrutture, sia stradali che ferroviarie, per la messa a sistema delle due infrastrutture. Per questi motivi tale alternativa è stata scartata.
- *Alternativa "On-site"* - Localizzazione: le considerazioni effettuate sulle alternative precedenti hanno condotto alla scelta di indirizzare lo sviluppo aeroportuale di Malpensa nel sito dell'aeroporto. Per individuare l'area dove realizzare l'ampliamento è stata innanzitutto eseguita un'analisi del territorio circostante per individuare condizionamenti e vincoli all'intervento, considerando la presenza di aree pianeggianti, la ridotta presenza di aree urbanizzate, l'assenza di vincoli paesaggistici ed ambientali.

L'unica area in cui risulta possibile localizzare la nuova pista è quella situata a sud dell'attuale sedime aeroportuale, su una porzione di territorio, pianeggiante e privo di vincoli, che è per la maggior parte di proprietà del Demanio Militare.

- *Alternativa "On-site"* - Posizionamento della nuova pista: per la localizzazione della nuova pista sono state considerate tre diverse possibilità:

–*Alternativa A*: prevede una nuova pista a sud ovest delle piste esistenti e ad esse sostanzialmente parallela, in grado di effettuare decolli e atterraggi in entrambe le direzioni (vedi fig. a);

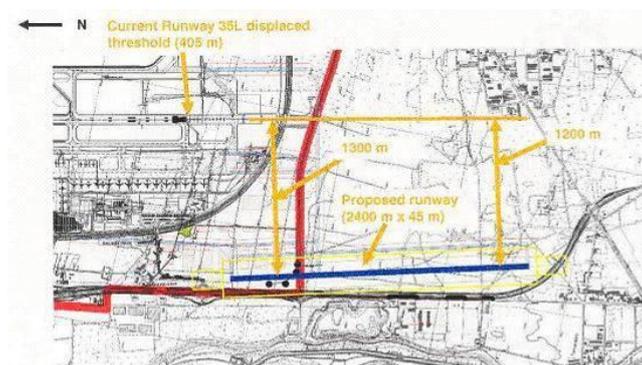


Fig. a

–*Alternativa B*: la nuova pista è prevista a sud ovest delle piste esistenti ed inclinata rispetto ad esse di 31°. Per questa soluzione è previsto il solo decollo in direzione sud ovest (vedi fig. b);

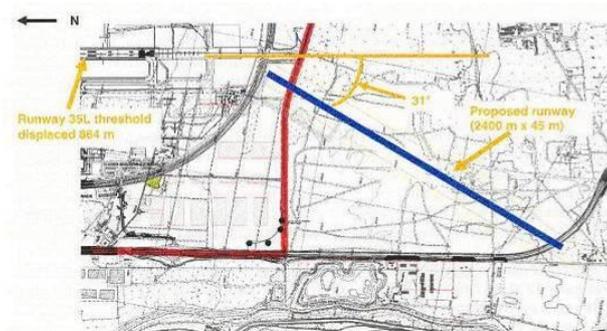


fig. b

–*Alternativa C*: la nuova pista è collocata nella stessa posizione di quella precedente, ma inclinata rispetto alle piste esistenti di 50°. Anche per questa soluzione è previsto il solo decollo in direzione sud ovest (vedi fig. c).

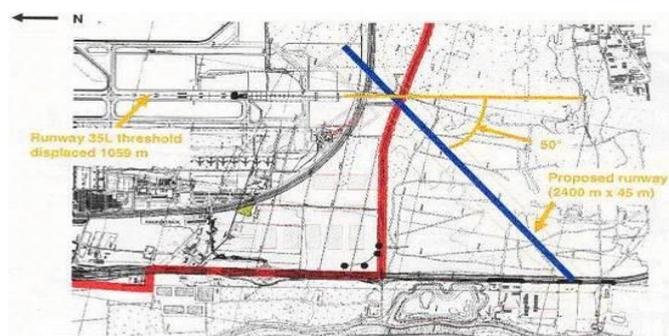


Fig. c

La valutazione, che ha considerato diversi aspetti sia tecnici (presenza di ostacoli, vincoli all'operatività aeroportuale) che ambientali (in particolare gli impatti sul rumore), ha individuato come migliore soluzione l'**alternativa A**, che prevede una nuova pista parallela

alle due esistenti.

Infatti tale soluzione permette:

- movimenti indipendenti sulle piste, con ulteriore incremento degli standard di sicurezza;
- incremento sia della capacità che della flessibilità di utilizzo delle infrastrutture;
- differenziazione delle modalità di impiego delle piste, permettendo di ripartire il traffico su più rotte, in particolare per quanto riguarda i decolli;
- redistribuzione del rumore prodotto dall'attività aeroportuale in buona parte su zone del territorio non urbanizzate.

2.4 Analisi dei flussi di traffico e della domanda di trasporto

Ipotesi di crescita del traffico dell'aeroporto in relazione ai trends di crescita del trasporto aereo previsti e programmati:

➤ **Traffico passeggeri**

Come sottolineato da Eurocontrol ed Aci Europe¹, una delle principali sfide che l'Europa dovrà affrontare è la congestione degli aeroporti. Secondo le stime di Eurocontrol, pubblicate nel dicembre 2010², anche tenendo conto dei miglioramenti infrastrutturali attualmente previsti, almeno il 10% della domanda di trasporto aereo non potrà essere soddisfatta nel 2030 a causa della insufficiente capacità degli aeroporti.

Analizzando poi la situazione italiana, come emerge dal Piano Nazionale degli aeroporti, redatto da ENAC lo scorso febbraio e attualmente depositato presso il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, il traffico passeggeri è passato da 91 milioni del 2000 a circa 149 milioni del 2011, registrando un tasso annuo medio di crescita pari al 4,6% e confermandosi tra i primi cinque principali mercati europei. La crescita è stata pressoché costante fino al 2008, fatta salva la flessione del 2001 dovuta agli attentati terroristici negli USA, con un tasso di incremento del 4,8% annuo, e poi ridotta nel periodo 2008 (-1,75%) e 2009 (-2,30%). Nonostante la recessione economica il traffico è tornato a crescere nel 2010 con tasso sostenuto, registrando una crescita del 7% rispetto all'anno precedente. La crescita è continuata registrando alla fine del 2011 un aumento del 6,5% rispetto al 2010. In costante crescita invece il numero medio di passeggeri per movimento che è passato da 75pax/mov del 2000 a 106 pax/mov nel 2011. Il traffico è cresciuto con un tasso maggiore rispetto al traffico mondiale (CAGR +4%, fonte ICAO) ed invece in linea con il tasso di crescita registrato in Europa (CAGR + 4,8%, fonte Eurostat). Il tasso medio di crescita annua è stimato in Italia nel 3,2% nel periodo 2011-2030, inferiore rispetto a quello registrato negli anni passati. Secondo tale tasso, nel 2030 il traffico passeggeri potrebbe sfiorare il valore di 300 milioni per anno. La maggior parte della crescita sarà dovuta al traffico internazionale (+4%) che è il segmento con maggior potenzialità di sviluppo; per il traffico nazionale, si prevede un tasso contenuto di crescita (+1,8%) anche considerando l'effetto concorrenziale dei collegamenti ferroviari ad Alta Velocità.

A seguito di queste premesse il Piano nazionale degli aeroporti individua *“l'aeroporto di Malpensa come secondo scalo del sistema italiano, con potenziale rilevanza strategica per l'accesso intercontinentale”*, per il quale *“è indicato uno sviluppo con standard adeguati per accogliere nel 2030 oltre 40 milioni di passeggeri (terza pista, cargo city e nuovi servizi) e*

¹ Airport Council International (www.aci-europe.org)

² <http://www.eurocontrol.int/statford/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>

per consolidare il proprio posizionamento strategico anche in relazione alla possibilità di configurarsi come hub multivettore”.

Nel dettaglio si individuano poi tre diversi scenari di traffico passeggeri per tutti gli scali italiani con orizzonte temporale 2030 (previsione minima, media e massima) che per Malpensa corrispondono a rispettivamente a: 43 milioni, 46 milioni e 48 milioni.

Di fronte a queste stime è pur vero che i dati degli ultimi mesi raccolti da Assoaeroporti (gennaio-maggio 2012) mostrano una contrazione significativa del traffico passeggeri di Malpensa pari a -3,8%, di portata sicuramente inferiore rispetto a Madrid (-9%), ma che evidenziano come il settore aereo, soprattutto a livello europeo, stia attraversando un momento di riassetto. Infatti mentre, in Europa, il modello industriale dei vettori legacy ha dovuto misurarsi con il modello low-cost sempre più aggressivo e rilevante (oggi solo 3 aeroporti europei - Francoforte, Londra Heathrow e Parigi Charles De Gaulle - possono “rifiutare” il traffico low-cost), i vettori del Medio Oriente e dell’Est hanno una disponibilità di capitali di gran lunga superiori alle compagnie europee.

➤ **Traffico merci**

Dal Piano nazionale degli aeroporti emerge che il traffico cargo in Italia, dopo la forte diminuzione del 2009, dovuta anche all’abbandono da parte di Alitalia di questa tipologia di attività, ha ripreso quota nel corso del 2010, con una crescita del 18%, e nel 2011 dell’82,3%, assestandosi a 940.000 mila tonnellate, pari a quanto registrato nel 2006. Il traffico merci è incrementato nel 2011 del 1,2%, con tasso di crescita sensibilmente inferiore rispetto a quello registrato nei cinque anni precedenti, confermandosi come la sesta posizione in Europa.

Si riscontra pertanto una crescita rispetto al traffico merci con altre modalità di trasporto che, a causa della crisi economica in corso, hanno registrato decrementi nei volumi complessivi.

In Italia il traffico cargo continua ad essere concentrato per la gran parte in due sole aree geografiche (Lombardia 64% e Lazio 20%) dove viene smistato circa l’84% del totale delle merci via aerea. Il traffico è sostanzialmente concentrato per il 77% in 3 aeroporti principali: Milano Malpensa (47%9), Roma Fiumicino (18%) e Bergamo Orio al Serio (12%).

Tutti gli altri scali sono stati interessati da quote inferiori al 4% del totale. Rimane però che la differenza di servizio degli aeroporti italiani rispetto agli hubs continentali (mancanza di dogane, magazzini specializzati e servizi di base per un’efficiente catena logistica aerea) determina una fuga delle merci su altri scali europei. Il 51% circa del traffico gestito dai vettori aerei raggiunge via terra altri importanti aeroporti europei (Monaco, Francoforte, Parigi, Zurigo, Amsterdam e Madrid), mediante le reti di Road Feeder Service con un conseguente aumento del costo totale del trasporto a carico delle aziende italiane ed un beneficio, in termini di traffico ed indotto logistico, di cui giovano altri Paesi europei. A tale fuga delle merci si aggiunge poi una quota del totale del traffico merci, non gestito dai vettori, ma direttamente dagli spedizionieri, movimentata come “superficie”, e non considerata come merce aerea. Le previsioni di crescita prevedono che nel periodo 2010-2030 il traffico cargo italiano aumenti dalle 900 mila tonnellate del 2010 a 1.600 mila tonnellate nel 2030, con un raddoppio del traffico attuale, ma in ogni caso ben al di sotto dei valori attuali e previsti nei principali Paesi UE.

Va evidenziato infine che nel Piano nazionale degli aeroporti si sottolinea come, nel trasporto air-cargo, le economie di scala e le sinergie con altre attività quali magazzini specializzati e operatori che utilizzano tecnologie avanzate sono necessarie per innescare meccanismi di incentivazione allo sviluppo di attività economiche dirette, indirette, indotte.

Anche per quanto riguarda il traffico cargo, i dati diffusi da Assoaeroporti per i primi mesi del 2012 mostrano per Malpensa una riduzione delle merci trasportate pari al 9,5%.

Ipotesi di crescita dell'aeroporto in relazione alla programmazione regionale

Il Piano regionale di sviluppo (PRS) della IX legislatura, approvato con deliberazione del Consiglio regionale IX/56 del 28.09.2010, indica che *“Il trasporto aereo costituisce un fattore di forte accelerazione del tessuto economico-sociale”* e che *“Proseguire l'opera di sostegno allo sviluppo dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa e di tutto il sistema aeroportuale sarà obiettivo strategico di questa IX Legislatura, attraverso il completamento del sistema di accessibilità infrastrutturale, l'attivazione di servizi ferroviari diretti con le stazioni di Milano, ma anche incrementando la dotazione infrastrutturale dell'hub”*.

Capacità del sistema ferroviario e stradale programmato di sostenere il traffico generato dall'aeroporto

➤ Sistema ferroviario

Complessi e diversificati sono gli interventi di carattere ferroviario che nello scenario programmatico avviato ormai da decenni da Regione Lombardia andranno a comporre la rete che garantirà un collegamento all'aeroporto da un bacino “adeguato” al ruolo di *“rilevanza strategica per l'accesso intercontinentale”*. Lo Studio d'Impatto ambientale presentato da SEA (e successive integrazioni) li riporta correttamente tutti ad eccezione del potenziamento della Castano Primo - Turbigo sulla linea Saronno–Novara che consentirà, attraverso la realizzazione del raddoppio ferroviario e l'aggiornamento tecnologico, la conclusione del progetto complessivo di ammodernamento, in territorio lombardo, del ramo più occidentale della rete Ferroviennord, attraverso il quale è realizzato il collegamento con Novara ed il Piemonte, e quindi la porta di accesso dal/al Piemonte per l'aeroporto di Malpensa.

Nell'affrontare il tema della capacità del sistema ferroviario di sostenere il traffico generato dall'aeroporto previsto dallo s.i.a. - affrontato nell'Allegato 3C “Inquadramento progettuale delle opere stradali e ferroviarie di accesso a Malpensa: scenari e prospettive” (pagine 37 e successive) - si è operata una verifica con quanto è stato redatto da Ferroviennord-NORD-ING nell'ambito del progetto preliminare (Relazione Tecnica di esercizio – in particolare il paragrafo “Modello di servizio e previsioni di traffico viaggiatori”) del collegamento ferroviario Terminal 1-Terminal 2, approvato in linea tecnica con decreto dirigenziale regionale n° 2778 del marzo 2012.

Partendo dalla considerazione che al 2030 il circuito ferroviario che porta all'aeroporto dovrebbe chiudersi a nord verso Gallarate, ed assumendo la quota di traffico passeggeri prevista dallo s.i.a. nell'ordine di circa 45-50 milioni di passeggeri/anno, di cui:

- una quota di traffico di passeggeri in transito, prudenzialmente pari al massimo al 10%³
- una quota di utilizzatori del treno pari al 24%⁴,

a cui si somma una quota di operatori che lavorano nel sito aeroportuale e che potrebbero utilizzare il treno (pari a 840), si giunge a stimare - adottando parametri e formule utilizzate internazionalmente per calcolare i flussi di punta dei passeggeri ed il numero di operatori aeroportuali – un flusso di viaggiatori pari a **4.440 passeggeri/ora nelle condizioni di massimo afflusso e concentrazione temporale**.

Il servizio offerto attualmente è di **130 corse giorno** così distribuite:

- 79 totali (andata e ritorno) sulla relazione Milano Cadorna – Malpensa Terminal 1 (MPX-T1) con treni di capacità pari a 436 posti a sedere, cioè 34.444 posti/ giorno;

³ Negli aeroporti europei (Schipol, Zurigo, Francoforte) il traffico di transito è pari al 40% - 60%; a Heathrow, dove la catchment area è molto estesa e assai importante la domanda di traffico originante, risulta pari al 35% - 40% .

Gli stessi aeroporti italiani di Malpensa e Fiumicino, nell'anno 2007, quando ancora operava Alitalia nel ruolo di hub carrier, hanno registrato un traffico di transito del 30% - 35%.

⁴ Attualmente pari al 10% -12%

- 51 totali da Milano Centrale a MPX-T1 (con capacità di 230 posti a sedere/treno, pari a 11.730 posti/giorno);
- 2 coppie/giorno di “Frecciarossa” rispettivamente da/per Firenze e Napoli.

Ne consegue che il servizio ferroviario nella relazione Milano – MPX-T1 dispone di una capacità attuale complessiva di trasporto dell'ordine di circa 23.000 posti/gg per direzione, pari a 16,8 milioni di posti totali annui (conteggiando solo i posti a sedere).

Gli interventi programmati, se realizzati, modificheranno sostanzialmente la capacità dell'intero sistema, arrivando – in coerenza con le stime effettuate per il progetto preliminare del collegamento T1-T2 - ad una capacità tecnica di trasporto complessiva tale da **rispondere nell'orizzonte 2030 al flusso di viaggiatori pari a 4.440 passeggeri/ora nelle condizioni di massimo afflusso e concentrazione temporale, sopra indicato.**

➤ **Sistema stradale**

Nello s.i.a. viene analizzato lo scenario di infrastrutturazione post 2020 al fine di fornire una valutazione della rispondenza dello schema infrastrutturale alle previsioni di traffico riferite all'orizzonte 2030.

La capacità futura e le stime di traffico sono state estrapolate dagli studi a corredo dei principali interventi infrastrutturali nell'area di riferimento, e integrate da informazioni elaborate dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (anno 2001).

Le analisi, pur dichiaratamente non fondate su modellizzazioni di traffico, sono state sviluppate con criteri di dimensionamento ripercorribili, ma in relazione alla natura di alcune delle ipotesi metodologiche assunte e – soprattutto - dell'evoluzione storica recente dei parametri di stima adottati, i margini di incertezza delle proiezioni all'orizzonte di lungo periodo considerato appaiono crescenti in modo sostanzialmente esponenziale, rendendo di fatto di difficile valutazione l'attendibilità stessa dei risultati. E' la conseguenza, ad esempio, dell'adozione di criteri di stima dei tassi di crescita del traffico (quantificato in +1,9%/anno) in correlazione con l'andamento dei principali dati macroeconomici: PIL (peraltro dimensionato secondo il PGTL 2001), valore aggiunto, spesa per consumi.

Questo *vulnus* è, peraltro, riconosciuto come limite costitutivo nell'ambito dello Studio stesso, che richiama opportunamente la necessità di cautela nell'interpretazione dei risultati; questi vanno infatti letti in rapporto al peso di elementi esogeni allo sviluppo dell'aeroporto, in quanto *legati a possibili evoluzioni del contesto socio-economico non prevedibili e in grado di modificare gli scenari in maniera significativa.*

Per quanto riguarda poi gli aggiornamenti prodotti nell'elaborato integrativo redatto dal proponente nell'aprile 2012 “Approfondimenti ambientali” (Allegato 1 - accessibilità all'aeroporto delle integrazioni volontarie) si evidenzia che i contenuti degli interventi viabilistici strategici di accessibilità allo scalo previsti nell'AdPQ del 1999, **contengono alcune imprecisioni puntuali** che – per quanto comunque meritevoli di rettifica - non inficiano la finalità della ricognizione effettuata.

Previsioni di sviluppo dell'area cargo

Per quanto riguarda la parte del nuovo Master Plan dedicata ai servizi per la logistica, si sottolinea che, oltre a caratterizzarsi in un'ottica di completamento della filiera del trattamento delle merci – operazione già di per sé positiva sotto il profilo economico-funzionale e tendente alla massimizzazione del vantaggio competitivo per gli operatori che scelgono di insediarsi nel nuovo parco logistico -, la scelta di rendere disponibile un'ampia offerta di spazi per tali funzioni da parte dell'aeroporto ha anche una valenza “virtuosa” di tipo

trasportistico, perché mira a porre rimedio a una situazione distorta riguardante l'assetto insediativo attuale degli operatori del trasporto merci aereo.

Oggi infatti la gran parte degli operatori logistici e delle case di spedizione internazionali ha la propria base operativa nell'area a Est di Milano (Linate-Segrate-Pioltello): in uno scenario che favorisca invece il loro insediamento a Malpensa, ovvero in un aeroporto che oggi è nettamente l'aeroporto italiano a maggiore movimentazione merci, si avrebbe da una lato una diminuzione delle percorrenze improprie tra il segratese e lo scalo di Malpensa, dall'altro un concreto presupposto per una diminuzione anche dell'altro aspetto distorsivo noto come "aviocamionato internazionale" (ovvero il trasporto su strada delle merci fino ad altri grandi aeroporti europei), oggi abnormemente sviluppato anche per la mancanza di offerta logistica in corrispondenza di Malpensa.

Da ultimo si rileva come, nelle occasioni di confronto tra amministrazione regionale e operatori del mondo delle spedizioni internazionali (in particolare nel *Tavolo regionale per la mobilità delle merci*), l'importanza di una offerta logistica in corrispondenza dell'aeroporto di Malpensa sia rimarcata dagli stessi operatori come aspetto di particolare rilievo strategico e come una grande opportunità per pervenire a un assetto più razionale delle proprie attività.

Sotto il profilo trasportistico, si rileva perciò la piena coerenza tra l'assetto prefigurato dal Master Plan e gli obiettivi di aumento della competitività e razionalizzazione dei flussi di traffico merci sottesi alla programmazione regionale di settore.

3. Considerazioni circa il quadro ambientale

3.1 Atmosfera

La documentazione di approfondimento prodotta a seguito della richiesta di integrazione presenta le seguenti lacune:

- nel paragrafo 3.8 non è stato analizzato l'aspetto derivante dall'incremento delle emissioni inquinanti (in particolare il particolato da risollevarimento stradale), dovute all'aumento del traffico stradale indotto; non viene analizzata (oltre alla fase "exhaust") anche la fase "non-exhaust";
- relativamente alla richiesta di estendere a dieci anni il periodo per estrarre i dati necessari ad una completa valutazione della qualità dell'aria e meteorologica, e non solo al 2007, al fine di un'analisi oggettiva dell'andamento degli inquinanti, è emerso che la corrispondenza delle rose dei venti riportata nell'Allegato 2 Box 1.3 è solo parziale: nessuna valutazione è stata fatta in merito alle altre caratteristiche di dispersione dell'atmosfera, in particolare quella riferita alle classi di stabilità;
- gli scenari considerati sono insufficienti in quanto non è stato valutato correttamente lo scenario futuro senza la realizzazione dell'opera, fondamentale per le valutazioni sui possibili incrementi e/o decrementi delle concentrazioni degli inquinanti;
- sia per la fase di cantiere sia per quella di esercizio sono state riportate le sole isoconcentrazioni, non sono specificati i dati di input delle simulazioni effettuate;
- Nelle conclusioni del paragrafo riguardante l'atmosfera vengono presentati solo alcuni valori numerici delle concentrazioni in termini di variazione, confrontati impropriamente con i limiti di qualità dell'aria (manca la valutazione del fondo ambientale).
- si sottolinea l'opportunità di un approfondimento in merito alla presenza di microinquinanti, in riferimento alle specie emesse dagli aeromobili, tra cui Idrocarburi Policiclici Aromatici (naftalene allo stato gassoso e altri IPA in fase particolato) ed aldeidi, traccianti delle emissioni dei motori aerei secondo quanto evidenziato nella documentazione specifica ICAO e FAA. Si ritiene debba essere effettuata una valutazione in merito a tali emissioni in relazione alle altre sorgenti del territorio e, in base ai risultati di tale valutazione, dovrebbe essere considerata l'opportunità dell'inserimento di tali composti nel piano di monitoraggio, in particolare per la fase post-opera;
- per la fase di corso d'Opera non viene individuato alcun piano di monitoraggio: ne consegue l'impossibilità di valutare l'efficacia degli interventi di mitigazione previsti nel capitolo 3.6.1.1..

L'intervento in progetto, in riferimento alle emissioni in atmosfera, viene caratterizzato da un aumento del numero di aeromobili e del traffico stradale indotto, oltre a modifiche degli impianti a terra, tra cui l'impianto della centrale termica.

Le emissioni della nuova centrale rispetto all'attuale risulterebbero superiori se valutate con i limiti dell'autorizzazione attuale (nei modelli viene usata questa ipotesi in via cautelativa), ma considerando il miglioramento tecnologico dell'impianto viene valutato che le emissioni reali future saranno inferiori a quelle reali attuali.

Per il traffico stradale indotto, è previsto un aumento dagli attuali 33.162 veicoli/giorno a 73.204 veicoli/giorno previsti per il 2030 (+119% circa).

Nello studio di impatto degli inquinanti sono state considerate le emissioni derivanti da: traffico aereo, servizi aeroportuali; traffico stradale; centrale tecnologica; depositi carburanti.

Per valutare gli impatti in fase di cantierizzazione, è stato analizzato il cantiere del macro-progetto per cui è atteso l'impatto più significativo, ovvero quello della terza pista (di durata prevista circa 24 mesi). Le stime di emissioni di polveri, basate sulla metodologia EPA, sono state utilizzate in un modello di dispersione (su un orizzonte annuale), per valutare le concentrazioni di polveri risultanti: viene indicato il valore massimo della media annua, all'esterno del sedime aeroportuale, pari a $4,25\mu\text{g}/\text{m}^3$. A fronte di tale risultato, il proponente afferma di non ritenere necessarie misure di mitigazione, che invece si rivelano di significativa utilità per cantieri di tale entità. In realtà nello s.i.a. originario erano già proposte alcune misure mitigative (bagnatura strade, lavaggio pneumatici, modalità di gestione dei cumuli di materiali e relativi mezzi di trasporto). Si richiede dunque, nel caso di realizzazione del progetto, che siano attuate le suddette misure mitigative, e inoltre di: limitare la velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in particolare lungo i percorsi sterrati (ad esempio con valori massimi non superiori a 20 km/h); tenere conto della posizione dei recettori sensibili nella definizione del layout degli stoccaggi di materiali polverulenti; utilizzare mezzi di cantiere dotati possibilmente di efficaci dispositivi antiparticolato; adottare una pianificazione adeguata delle fasi, degli orari di lavoro e di movimentazione dei materiali, ad esempio individuando i percorsi di accesso all'area di cantiere a minore impatto, riducendo i transiti nelle fasce orarie di picco del traffico ordinario ed evitando il più possibile il transito attraverso i centri abitati residenziali; ottimizzare i viaggi dei mezzi pesanti verso i diversi siti di approvvigionamento e smaltimento prevedendo, per quanto possibile, una minimizzazione dei viaggi di rientro/uscita a vuoto.

Nel primo SIA sono stati analizzati lo scenario attuale (al 2007) e quello futuro a regime (al 2030). In particolare, nello scenario futuro sono state considerate ipotesi evolutive sul tipo di aeromobili (i motori più recenti montati sui modelli selezionati per cui sono disponibili fattori emissivi) e sul parco auto circolante. Inoltre è prevista un'evoluzione dei servizi di supporto a terra, per cui tutti i GSE saranno elettrici ad eccezione dei cargo loader.

Con queste ipotesi sono state valutate le emissioni totali annue nei due scenari per gli inquinanti SO_x , NO_x , PM_{10} , CO , NMHC . Il confronto fra essi mostra un aumento per tutte le sostanze di cui sopra a eccezione di PM_{10} e NMHC (in diminuzione, soprattutto a causa dell'evoluzione di GSE e veicoli).

Sono presentati i risultati di concentrazione degli inquinanti, derivanti dalla simulazione di dispersione, negli scenari attuale e futuro, presso i punti corrispondenti a centraline di rilevamento della qualità dell'aria. Di seguito si evidenziano alcuni punti significativi dei suddetti risultati. Per gli SO_x nello scenario attuale i valori sono ampiamente inferiori ai limiti di legge; i contributi delle emissioni simulate, ovvero riconducibili all'aeroporto, non sono preminenti se confrontate ai valori misurati dalle centraline, seppur significative nei valori di picco (arrivano nei casi peggiori a meno di metà del valore sulle medie orarie e circa 1/10 del valore per i tempi di mediazione superiori). Per gli NO_x nello scenario attuale i valori sono inferiori ai limiti di legge per la media annua e con superamenti sulle medie orarie; i contributi delle emissioni simulate confrontate ai valori misurati dalle centraline, sono piuttosto significativi (arrivano nei casi peggiori a circa 1/3 del valore di NO_x e oltre metà del valore di NO_2 per media annua); risulta una sovrastima del modello per il 99.8 percentile delle medie orarie (fra il 15 e il 30% nelle 3 stazioni con misura di NO_x). Per PM_{10} e CO i valori simulati sono poco rilevanti rispetto ai valori di fondo (che mostrano per le polveri superamenti dei limiti nei valori misurati).

Per gli SO_x anche nello scenario futuro i valori sono ampiamente inferiori ai limiti di legge; rispetto allo scenario attuale si hanno quasi ovunque aumenti e una diminuzione a Somma L. (attribuita all'utilizzo di GSE elettrici). Per gli NO_x valgono le considerazioni espresse per lo scenario attuale, partendo da valori più significativi rispetto ai limiti di qualità dell'aria, rispetto allo scenario attuale si hanno quasi ovunque aumenti, alcune lievi diminuzioni e una più marcata a Somma L.. Per PM10 e CO i valori simulati sono poco rilevanti rispetto ai valori di fondo, con valori in diminuzione anche rilevante per PM10 (come prevedibile tenendo conto delle considerazioni fatte sul calcolo delle emissioni) e in netto aumento per CO.

Nella documentazione integrativa viene analizzato un terzo scenario, definito intermedio, corrispondente a un assetto infrastrutturale come quello attuale e un volume di traffico rappresentativo di una situazione di congestione aeroportuale in assenza della terza pista; da quanto desumibile dalla documentazione, tale scenario è rappresentativo della domanda di traffico stradale al 2015, e le ipotesi sul parco auto (e relativi fattori di emissione) effettuate per lo scenario futuro sembrano non applicarsi ad esso (sebbene non esplicitato in dettaglio, vi sono alcune affermazioni non omogenee fra studio modellistico e definizione degli scenari), rendendo dunque non compiutamente confrontabili tali due scenari. Si riportano comunque alcuni risultati dello studio esteso allo scenario intermedio. Per SO_x lo scenario futuro presenta aumenti rispetto a quello intermedio, con l'eccezione di alcuni punti (Gallarate e in particolare Somma), comunque con valori inferiori ai limiti di legge. Per PM10 si hanno variazioni nulle o in lieve aumento, su valori contenuti. Per CO vi sono aumenti consistenti (tranne una diminuzione a Somma), su valori piuttosto contenuti. Per NO_x i valori sono invece significativi in entrambi gli scenari, come già osservato nel confronto fra scenario attuale e futuro e lo scenario futuro presenta aumenti rispetto a quello intermedio, con l'eccezione di alcuni punti (Gallarate e in particolare Somma); vi sono alcuni larghi superamenti dei limiti per il 99.8 percentile delle medie orarie, sebbene si sia evidenziata una sovrastima del modello su tale parametro. Si precisa che i valori numerici di concentrazione riportati nello studio, cui fanno riferimento le considerazioni suesposte, sono associati ai punti corrispondenti alle centraline di rilievo di qualità dell'aria, e non rappresentano i massimi valori di concentrazione simulati su tutta l'area analizzata, come desumibile dalle mappe di isoconcentrazione riportate nella documentazione. Per quanto riguarda il confronto con i limiti di qualità dell'aria e i dati misurati nelle centraline, si precisa che esso ha un valore indicativo, ovvero mirato ad evidenziare l'ordine di grandezza delle emissioni legate all'attività aeroportuale, ma per una valutazione più esaustiva e significativa, rispetto agli standard di qualità dell'aria, sarebbe stato utile valutare la variazione indotta dal progetto in esame (con i dati orari del modello) congiuntamente ai dati di qualità dell'aria rilevati dalle centraline, su un intero anno meteorologico.

Si precisa che nelle considerazioni esposte si fa riferimento essenzialmente ai macroinquinanti, di maggior significatività sul piano della qualità dell'aria, rimandando alle autorità competenti in materia le valutazioni relative agli impatti sulla salute e/o sugli ecosistemi, con particolare riferimento anche ai microinquinanti.

3.2 Ambiente idrico, suolo e sottosuolo

Acque superficiali

Dall'analisi della documentazione riportata nello s.i.a. riguardo all'ambiente idrico, si rileva che i dati utilizzati riguardo ai corsi d'acqua naturali e artificiali della provincia di Varese (fiume Ticino, torrente Strona, torrente Arno, canale Villoresi) si riferiscono al quinquennio 2000-2005.

I criteri di valutazione della qualità dei corsi d'acqua sono profondamente mutati in questi ultimi anni, con l'entrata in vigore di alcune importanti modifiche del d.lgs. 152/2006 e dei suoi allegati; in particolare, il d.m. 131/2008 indica i "Criteri tecnici per la caratterizzazione dei corpi idrici", il d.m. 56/2009, adegua gli allegati 1 e 3 della parte terza del d.lgs. 152/2006, il d.m. 260/2010 riporta i "Criteri tecnici per la classificazione dello stato dei corpi idrici superficiali" e il d.l. 10.12.2010 apporta modifiche di diversi articoli della norma.

Di conseguenza, i criteri di valutazione della qualità dei corsi d'acqua per quanto riguarda la progettazione e la realizzazione dei piani di monitoraggio ambientale ed i conseguenti dati ottenuti deve essere aggiornata. Infatti da un monitoraggio basato esclusivamente su analisi fisico-chimiche e microbiologiche, si è passati a considerare l'alterazione degli ecosistemi fluviali valutando complessivamente il danno causato dalle pressioni su tutte le componenti dell'ecosistema fluviale.

Occorre quindi - sia per il rispetto della normativa di settore, sia per disporre di un quadro attuale a cui riferirsi per le future valutazioni - un aggiornamento dei dati riportati ed un'implementazione riferita alla componente biologica (comunità di macroinvertebrati, macrofite e diatomee) mediante l'applicazione delle metodiche APAT 46/2007.

E' necessario inoltre citare la fonte dei dati del torrente Strona e del torrente Arno, non rilevati dal Dipartimento di Varese di ARPA.

Acque sotterranee

L'eventuale presenza di aree di salvaguardia (zone di tutela assoluta e zone di rispetto) di punti di captazione pubblici destinati ad uso idropotabile deve essere verificata in rapporto all'ottemperanza dei riferimenti normativi di settore: art. 163 del d.lgs. 152/2006 e d.g.r. 7/12693 del 10.4.2003.

Si dovrà predisporre un'indagine idrogeologica finalizzata a determinare, in corrispondenza delle opere interrate, i valori relativi alla massima escursione stagionale della falda freatica, riferiti ad un periodo significativo; dovranno inoltre essere approfondite le misure necessarie per la protezione della falda in caso di sversamenti di sostanze inquinanti a seguito di incidenti e nell'eventuale concomitanza di eventi meteorologici sfavorevoli.

Suolo e sottosuolo

Si ritiene utile che vengano integrate le indagini geologiche, idrogeologiche e geotecniche essenziali al fine di verificare la validità delle ipotesi progettuali e per consentire la scelta delle migliori soluzioni da adottare in fase di esecuzione dei lavori.

Si richiede inoltre di approfondire attraverso indagini pedologiche, geognostiche e idrogeologiche, prove di laboratorio e/o prove in situ, estese all'area interessata, lo stato di conoscenza delle caratteristiche geotecniche, meccaniche e idrogeologiche dei terreni onde verificare le soluzioni tecniche proposte e le azioni di tutela previste.

Occorre fornire un maggior dettaglio del piano di monitoraggio delle acque sotterranee (piezometrico e di qualità), sia nel numero dei punti di controllo sia nei dati da rilevare e nei parametri da analizzare.

3.3 Rumore

In premessa, è doveroso per completezza ricordare che la documentazione di approfondimento prodotta a seguito della richiesta di integrazione lascia margine per esprimere alcuni rilievi, che si riportano di seguito per punti ma che, comunque, non incidono sull'esito della valutazione di compatibilità ambientale per quanto attiene l'aspetto acustico cui si perviene con la documentazione disponibile:

- 1) lo studio MITRE non è stato prodotto;
- 2) i dati di input prodotti (Allegato modellistico 1) sono coerenti con quanto riportato nell'Allegato 1, ma si evidenzia che lo studio è stato condotto su un fleet mix scarsamente articolato in quanto si riferisce ad un ristretto insieme di modelli di aereo (A300, A320, A330, HS748 come ATR72), non è specificato il metodo di inserimento delle tracce, né le percentuali di utilizzo delle rotte. Inoltre non è sempre coerente il tipo di profilo utilizzato con quello specificato nello studio (ICAO B prevede la riduzione di spinta a 1000ft mentre ICAO A a 1500: il decreto d'Alema (d.p.c.m. 13.12.1999) prevede la riduzione di spinta a 1000ft, come correttamente riportato nella relazione generale p. 5);
- 3) è stata riprodotta la "Conflict map" con le zonizzazioni acustiche dalla quale si evince che vi sono aree esterne all'intorno aeroportuale in cui risulterebbe superato il valore assoluto di immissione;
- 4) sono state riprodotte le curve di LDEN, Lnight e Leq(A), ma non è stata eseguita alcuna stima della popolazione esposta in termini di suddetti indicatori;
- 5) risulta ancora la stazione di Coarezza (tab. 3.1), già segnalata come dismessa nel 2010. Non viene fatto cenno alla riqualificazione ai sensi della DGR 808/2005;
- 6) il piano di monitoraggio non è stato integrato;
- 7) relativamente alle elaborazioni eseguite nello s.i.a., viene indicata la versione 7.0 ma non è specificato se 7.0a, 7.0b o 7.0c: si fa presente che l'ultima versione (7.0c) ha corretto alcuni errori computazionali presenti nelle versioni precedenti.

La valutazione della compatibilità ambientale del progetto, per quanto attiene agli aspetti relativi al rumore, non può che essere impostata nei due passi metodologici seguenti, da considerare rigorosamente nell'ordine:

- verifica preliminare in via previsionale delle insussistenze di situazioni che precludono la possibilità di un giudizio positivo di compatibilità ambientale, in quanto, in sostanza, contrastanti con disposizioni normative;
- stima in via previsionale della entità dell'impatto acustico, conformemente alle indicazioni che discendono dalla legge regionale 13/01 cioè in termini comparativi tra scenario con e senza l'opera.

L'esito positivo della verifica del primo passo è il presupposto essenziale per inoltrarsi nelle analisi del secondo passo cioè per esprimere valutazioni in ordine all'entità dell'impatto e sulla base di queste eventualmente prescrivere le misure di tipo mitigativo o compensativo. Peraltro addentrarsi in dettagliate valutazioni sul secondo dei passaggi senza che sia stata soddisfatta la condizione dell'assenza di preclusioni al primo passaggio, si tradurrebbe in puro esercizio accademico.

In termini generali le situazioni che precludono la possibilità di un giudizio positivo di compatibilità ambientale si riassumono, tipicamente, nel determinarsi, per effetto dell'opera, quindi nello scenario post operam, di situazioni di superamento dei limiti di rumore, quindi di incompatibilità dei livelli di rumore con le limitazioni che la normativa stabilisce a tutela dei recettori. La causalità/responsabilità dell'opera è dimostrata dal fatto che tali situazioni non sono presenti nello scenario in assenza dell'opera.

Il concetto di incompatibilità appena sopra espresso si declina, nella specificità delle normative relative al rumore aeroportuale, più esattamente in termini di livelli presso recettori dell'indicatore di rumore aeroportuale L_{va} superiori a quelli che, in relazione a quanto previsto dall'articolo 7 del dm 31 ottobre 1997, definiscono la zona dell'intorno aeroportuale nella quale è consentita la presenza di questi recettori. Il caso più eclatante di incompatibilità è costituito da valori di L_{va} presso recettori residenziali superiori a 65 dB(A) (valore che definisce la linea di isolivello che delimita nell'intorno aeroportuale la zona A, nella quale non vi sono limitazioni alla localizzazione di recettori, dalla zona B, nella quale sono consentite solo alcune tipologie di destinazioni d'uso e comunque non quella residenziale).

L'approccio metodologico sopra illustrato è quello che ha guidato l'esame della documentazione dello studio di impatto, nella parte relativa al rumore, inizialmente presentata, che è stato alla base delle richieste di integrazione, che è stato applicato alla documentazione integrativa prodotta e che determina l'esito delle valutazioni sulla compatibilità, dal punto di vista acustico, in questa relazione.

La documentazione prodotta relativa all'impatto da rumore aeroportuale, comprensiva delle integrazioni, è stata impostata in termini di confronto tra scenari ante e post operam. Per quanto riguarda gli scenari, è stato considerato un primo scenario che corrisponde alla situazione attuale, poi un secondo scenario ipotetico, definito "intermedio", a due piste in ipotesi "di congestione". Il terzo scenario, infine, cioè quello post operam in senso stretto prevede la presenza della terza pista con scenario di traffico legato alla evoluzione della domanda. Il confronto tra il secondo ed il terzo scenario in termini metodologici potrebbe sembrare il più congruente per valutare in via previsionale specificamente gli effetti della realizzazione della terza pista, opera più rilevante dal punto di vista dell'impatto da rumore aeroportuale. Va però anche considerato che, essendo lo scenario intermedio definito in ipotesi di congestione (non di evoluzione della domanda) esso rappresenta la situazione limite di traffico sostenibile a due piste non necessariamente la situazione ante operam evolutiva che potrebbe realizzarsi in relazione alle dinamiche di mercato.

Se quindi potrebbe non essere priva di fondamento l'argomentazione che lo scenario attuale (primo scenario) non costituisca il termine di riferimento più corretto per il confronto tra ante e post operam in quanto potenzialmente sovrastimante l'impatto, altrettanto fondato risulterebbe il rilievo sulla potenziale sottostima dell'impatto determinata dal confronto tra terzo e secondo scenario.

A rigore i confronti andrebbero fatti tra scenari omogenei, quindi entrambi in ipotesi di evoluzione della domanda di mercato o entrambi in ipotesi di congestione. In termini operativi e per uscire dall'impasse si può ritenere che l'impatto, a parità delle altre condizioni, sia non inferiore a quello definito dal confronto tra terzo e secondo scenario (limite inferiore), mentre può essere ragionevole assumere come limite superiore (subordinatamente all'ipotesi che l'evoluzione del mercato non comporti una decrescita dei movimenti) quello definito dal confronto tra terzo e primo scenario.

Come già rilevato in premessa, tuttavia, prima di addentrarsi in dettagli nelle valutazioni concernenti l'impatto è necessario verificare che non si determinino situazioni che precludono la possibilità di un giudizio positivo di compatibilità ambientale dal punto di vista acustico.

A questo proposito si osserva che, dalle stime di popolazione e recettori residenziali ricompresi nelle zone dell'intorno aeroportuale riportate nella integrazioni, il terzo scenario (il post-operam) presenta, non solo rispetto al primo, ma anche rispetto al secondo (definito "intermedio") a due piste, la inclusione in zona B di ulteriori recettori residenziali e popolazione determinando quindi, in via previsionale, il verificarsi di situazioni di incompatibilità.

Per le situazioni di incompatibilità acustica determinate dal progetto, nella documentazione presentata non risultano individuate, quale parte integrante del progetto medesimo, né valutate nella loro efficacia e fattibilità le specifiche misure che il proponente attuerà per eliminare le incompatibilità prodotte dal progetto.

La configurazione di progetto non solo non risolve le criticità ambientali, relative al rumore, dello scenario cosiddetto intermedio (che rappresenterebbe la situazione quale evolverebbe fino a congestione nella configurazione a due piste, quindi in assenza dell'opera in progetto) ma ve ne aggiunge di ulteriori.

Pertanto non si può che concludere che **sussistono situazioni di incompatibilità ambientale dal punto di vista acustico**. A fronte di questa situazione resta preclusa anche la possibilità di fornire prescrizioni finalizzate al contenimento dell'impatto acustico, alla compensazione degli impatti residui ed al monitoraggio acustico, in quanto queste presupporrebbero la risoluzione delle suddette condizioni di incompatibilità.

3.4 Insediamenti a rischio di incidente rilevante

In merito alla compatibilità territoriale ai sensi del d.m. 9 maggio 2001 *“Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante”* (r.i.r.), sulla base di un censimento delle aziende a rischio di incidente rilevante presenti nei comuni di Casorate Sempione e Samarate è emerso che lo stabilimento più vicino risulta essere quello della società Augusta Westland di Samarate distante circa 1.800 m rispetto alla alternativa C1.

Per una corretta valutazione circa la compatibilità-urbanistica dell'opera rispetto alla distanza misurata occorre valutare la specifica tipologia di rischio connessa alla azienda in questione. La ditta effettua trattamenti galvanici e termici di superfici metalliche, operazioni di verniciatura ed assemblaggio, per i quali sono impiegate alcune sostanze pericolose in termini di tossicità o infiammabilità, quali ad esempio l'ammoniaca anidra. Conseguentemente lo stabilimento è soggetto dal luglio 2007 agli adempimenti previsti di cui all'art. 6 del d.lgs. 334/1999 per l'utilizzo e detenzione di sostanze pericolose e miscele classificate tossiche e molto tossiche in quantità superiori ai corrispondenti limiti di cui all'Allegato I, parte 2^a del medesimo decreto.

Si riportano qui di seguito alcuni stralci dell'aggiornamento del piano di emergenza esterno della ditta, predisposto dalla Prefettura di Varese ai sensi dell'art. 20, comma 6 bis del d.lgs. 334/1999, dove sono riportate le informazioni relative agli scenari incidentali ipotizzate:

“Dalla valutazione effettuata risulta che l'unico scenario incidentale che può determinare effetti all'esterno del perimetro dello stabilimento è lo scenario TT.2 (rottura o perdita da una linea di ammoniaca) a fronte del quale nelle condizioni meteo più sfavorevoli si hanno ricadute ad altezza d'uomo di vapori di ammoniaca con concentrazione pari al Loc (3a zona di danno) fino a 174 m, mentre non vengono mai raggiunte le soglie di IDLH e LC50, rispettivamente 2^a e 1^a zona di danno.

La 3^a zona di danno si estende per tutta l'area occupata dai fabbricati n. 42 (trasmissioni), 34 (infermeria), 35 (magazzino barre) e parte dei fabbricati 33 (ricezione spedizione), 40 (laboratorio Prove statiche) e 49 (magazzino bombole, vernici e solventi infiammabili).

Viene raggiunta dalla nube anche la mensa di stabilimento (locale n. 46) e il parcheggio antistante l'ingresso merci. Sotto determinate condizioni meteorologiche (classe F2), le concentrazioni corrispondenti alla 3^a zona di danno si spingono però fino a 700 metri circa nella direzione del vento, senza ricadute al suolo ma con un'altezza del baricentro della nube di 20 metri circa, potendo in pratica interessare tutti gli edifici con altezza superiore ai 5-6 metri.

Si evidenzia comunque che gli effetti tossici, pur lievi e reversibili anche per le popolazioni deboli, interessano in misura maggiore i soggetti che al momento del rilascio si trovano all'aperto. Gli altri eventi incidentali comportano solo effetti locali, limitati all'area da cui originano e che non comportano rischi di incidenti rilevanti, ma che possono normalmente essere controllati con le dotazioni e le modalità previste dal Piano di emergenza interno dello stabilimento. In particolare, in caso di incendio di sostanze combustibili, si attendono solo modesti irraggiamenti locali, senza effetti domino che possano comportarne una estensione incontrollata e/o la diffusione di una nube di fumi di cui si può rilevare ad occhio nudo la colorazione, direzione e velocità di spostamento, ma senza la possibilità che si manifestino danni alla salute”.

Visto quanto riportato e considerato che l'unico scenario incidentale (TT2) *relativo alla rottura o perdita da una linea di ammoniacca* fa riferimento a lesioni reversibili (LoC) e che lo stesso non determina vincoli urbanistici; data la distanza pari a 1.800 metri tra l'infrastruttura e lo stabilimento nel punto più ravvicinato; ne consegue che l'opera oggetto del presente parere **risulta compatibile ai sensi del d.m. 09.05.2001.**

3.5 Salute pubblica

I potenziali effetti sulla salute riconducibili all'opera in oggetto sono ascrivibili principalmente ai fattori “inquinamento atmosferico” e “inquinamento acustico” generati dal traffico aereo e veicolare.

Nell'ultimo ventennio sono stati numerosi gli studi scientifici che, relativamente a questi due fattori, hanno valutato il danno alla salute e, in alcuni casi, stimato il rischio nella popolazione esposta.

Effetti dell'inquinamento acustico

Per quanto riguarda le conseguenze sulla salute generate dall'inquinamento acustico di origine ambientale – quale quello di origine aeroportuale - gli studi hanno dimostrato che si tratta di danni di tipo extra-uditivo che dipendono da un'alterazione soggettiva generalmente nota come “disturbo da rumore” o *annoyance*; tale danno insorge qualora una fonte sonora è percepita come fastidiosa, irritante, indesiderata, ed è associato alla presenza di sintomi quali irritabilità, stanchezza, mal di testa, calo della performance, ecc. Inoltre, diversi studi hanno dimostrato come la qualità, l'imprevedibilità e l'incontrollabilità del rumore da traffico aeroportuale (oltre all'intensità della fonte sonora) siano associati ad altri effetti sulla salute, ed in particolar modo l'aumento della pressione arteriosa e l'insorgenza di disturbi cardiovascolari. E' noto infatti come l'esposizione acuta a rumore possa alterare le funzioni del sistema nervoso autonomo e del sistema neuroendocrino, determinando effetti transitori come un aumento della frequenza cardiaca, vasocostrizione e conseguente aumento della pressione arteriosa, modifiche della viscosità del sangue, dei lipidi ematici e alterazioni degli elettroliti. Al di là di queste alterazioni reversibili, la prolungata esposizione a rumore aeroportuale può condurre, negli individui maggiormente suscettibili, a danni permanenti, che vanno dall'ipertensione alle malattie ischemiche, fino all'infarto del miocardio. Sono infine stati osservati effetti quali disfunzionalità del sistema immunitario, alterazioni

psichiche come irritabilità ed aggressività e riduzione delle prestazioni cognitive (per esempio difficoltà di comprensione del linguaggio scritto), difficoltà di apprendimento scolastico nei bambini. Il rumore aeroportuale interferisce significativamente anche con la qualità del sonno come dimostra l'abuso di sonniferi e tranquillanti comunemente associato alla presenza di rumore aeroportuale.

A livello europeo è stato costituito, nell'ambito del Settimo Programma Quadro, il network ENNAH - *European Network on Noise and Health* che si è posto come obiettivo principale la creazione di una rete di comunicazione tra scienziati in merito agli effetti del rumore (aeronautico e stradale) sulla salute delle popolazioni residenti attorno ai principali aeroporti europei. Anche l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS - WHO) ha posto attenzione alla tematica attraverso il recente documento "*Night noise guidelines for Europe*" (2009) che fornisce indicazioni agli Stati Europei per sviluppare azioni finalizzate a ridurre l'esposizione al rumore notturno.

Tra i principali studi che hanno approfondito la tematica salute e rumore aeroportuale sono da ricordare:

- il progetto europeo HYENA - Hypertension and Exposure to Noise near Airports, che si è occupato in specifico dell'associazione esistente tra ipertensione e rumore aeroportuale nei cittadini residenti nei pressi degli aeroporti di Londra, Berlino, Amsterdam, Atene, Stoccolma, e Milano, evidenziando un eccesso di rischio di ipertensione del 10% per ogni incremento nei livelli di rumore pari a 10 dBA. Lo studio ha inoltre accertato il legame tra rumore aereo notturno e ipertensione arteriosa;
- lo studio epidemiologico "SALUS DOMESTICA", che ha valutato i danni di salute derivanti dall'inquinamento dell'aeroporto Malpensa 2000, elaborato dalla Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Varese, nell'anno 2000, in collaborazione coi Medici di Medicina Generale (MMG). La valutazione dello stato di salute della popolazione residente nei Comuni circostanti l'aeroporto Malpensa 2000 ha dato in sintesi i seguenti risultati:
 - nell'area prossima all'aeroporto il rumore aeroportuale causa fastidio soggettivo agli abitanti, disturba soprattutto di notte ed in modo continuo con risvegli notturni e di stato d'ansia; nella stessa area le casalinghe manifestano in modo maggiore cefalea, allergie e nevrosi ansiosa rispetto alle aree distanti dall'aeroporto; si evidenzia un maggior numero di visite mediche ed è più elevata la prescrizione di ansiolitici e di farmaci per i disturbi del sonno;
 - lo studio ha mostrato una maggiore frequenza di disturbi soggettivi, un maggior carico assistenziale (maggior numero di visite mediche) ed un maggior consumo di ansiolitici;
- lo studio condotto dall'Università degli Studi di Milano e dall'Università "La Sapienza" di Roma, nel periodo 2003-2004, presso la cittadinanza di Somma Lombardo (VA) residente lungo le rotte di decollo dell'aeroporto di Malpensa, che ha riscontrato un'associazione significativa tra l'intensità e la qualità del rumore (sibilo, rollio, stridio) e gli effetti sulla salute;
- lo studio SERA (Effetti del rumore aeroportuale sulla salute della popolazione residente nei comuni di Ciampino e Marino), che è stato condotto nel periodo 2008-2009 sulla popolazione esposta al rumore aeroportuale dell'aeroporto di Roma-Ciampino per valutare lo stato di salute dei residenti e che ha evidenziato un'associazione tra l'ipertensione ed il disturbo da rumore, oltre ad un impiego elevato di farmaci per depressione e per disturbi dell'apparato respiratorio;
- lo studio "*Impatto dell'inquinamento ambientale prodotto dagli aeroporti sulla salute dei residenti*" (in corso), finanziato nell'ambito dell'attività 2010 del Ministero della Salute, che ha l'obiettivo di valutare l'associazione tra residenza in prossimità degli aeroporti di Torino-Caselle, Pisa-San Giusto, Verona-Villafranca, Milano-Linate e Milano-Malpensa e frequenza di ipertensione, insofferenza al rumore (annoyance) e disturbi respiratori.

Effetti dell'inquinamento atmosferico

Per quanto riguarda gli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute, gli studi condotti negli ultimi decenni hanno mostrato che anche l'esposizione alle concentrazioni presenti oggi in aree metropolitane d'Europa e Stati Uniti può produrre effetti a breve e lungo termine, in particolare a carico dell'apparato cardiovascolare e respiratorio.

Il diametro aerodinamico delle particelle (10µm, 2,5µm, 1µm e nanoparticelle) è uno dei principali fattori che ne condizionano la capacità di raggiungere la porzione profonda dell'albero respiratorio e di superare la barriera alveolo-capillare penetrando nella corrente sanguigna. Da questa proprietà dipendono anche il tipo, la sede e l'estensione degli effetti provocati sulla salute.

Anche per l'inquinamento atmosferico, è stato costituito a livello europeo un network (Aphekom, cofinanziato dalla Commissione Europea) che si è posto come obiettivo principale la creazione di uno strumento di comunicazione tra istituzioni scientifiche europee in merito agli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute e di una base comune di evidenze scientifiche di supporto alle strategie di riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Tra i principali studi che hanno approfondito la tematica salute e inquinamento atmosferico sono da ricordare:

- il Progetto APHEA (Air Pollution and Health: a European Approach), realizzato in Europa negli anni 2001-2003;
- lo studio NMMAPS (*National Morbidity, Mortality, and Air Pollution Study*), realizzato negli Stati Uniti nel 2000;
- gli studi MISA 1 e MISA 2 (*Meta-analysis of the Italian Studies on Short-term Effects of Air Pollution*), realizzati in Italia in 15 capoluoghi negli anni 2001-2004;
- il Progetto EpiAir 1 e 2 (*Inquinamento Atmosferico e Salute: Sorveglianza epidemiologica ed Interventi di Prevenzione*), che ha valutato gli effetti a breve termine dell'inquinamento atmosferico sulla popolazione adulta residente in 10 città italiane e deceduta per cause naturali, cardiache, cerebrovascolari e respiratorie o ricoverata nella stessa città di residenza, nel periodo 2001-2005;
- il progetto ESSIA (*Effetti Sulla Salute dell'Inquinamento Atmosferico*), recentemente concluso, che ha indagato gli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute della popolazione in Regione Lombardia ed ha permesso di conoscere in modo più approfondito i meccanismi biologici alla base di tali effetti.

A fronte di quanto sopra evidenziato, lo s.i.a. **non ha individuato** la popolazione potenzialmente interessata dall'opera e non ha identificato e valutato gli effetti attesi sulla salute determinati dai principali fattori di pressione quali l'inquinamento atmosferico ed il rumore aeroportuale, effetti attesi che sono ormai noti. Non ha sviluppato stime di impatto né per la fase di cantiere né per quella di esercizio.

In tal senso, occorrerebbe quindi, tra l'altro, esplicitare a quale "Indagine epidemiologica della ASL di Varese" si riferisce lo s.i.a., laddove [v. pag. 10 della Relazione Generale – documentazione di novembre 2012] sostiene che "l'attività di Malpensa non ha prodotto situazioni critiche", per quanto riguarda la salute pubblica e l'intendimento di condurre una VIS.

Criticità relative alla componente

Permangono **dunque le seguenti criticità** che dovranno essere ulteriormente sviluppate e approfondite:

- a) la componente Salute pubblica dovrà essere ampliata affrontando i punti indicati nel seguito ed elaborata prendendo in esame le popolazioni potenzialmente interessate

- dall'opera (vedi successivo punto c). Per tale ampliamento ed elaborazione le ASL di Varese e di Milano 1 sono disponibili a mettere a disposizione i dati e le informazioni di dettaglio esistenti, nel rispetto delle disposizioni in materia di tutela della privacy;
- b) si dovranno definire le popolazioni (in senso geografico) potenzialmente interessate dall'opera e dalle sue ricadute, le loro caratteristiche demografiche e sociali essenziali, con riferimento agli aspetti rilevanti che riguardano gli effetti attesi sulla salute: ad esempio, età, livello di istruzione, condizioni economiche, stili di vita (consumo di tabacco e alcolici, attività motoria, ecc.), alla eventuale presenza (e relativa identificazione/specificazione) di gruppi che necessitano di particolare attenzione (ad esempio, per via della loro suscettibilità);
 - c) si dovranno identificare gli effetti attesi dell'opera sulla salute della popolazione, ad esempio in termini di: mortalità per specifiche cause, anni di vita attesi/persi/guadagnati, incidenza/prevalenza di patologie/disturbi (per specifiche patologie/disturbi/condizioni – es. patologie respiratorie, cardiovascolari, tumori, ansia, stress, senso di scadimento del benessere e della qualità della vita, disturbi dell'apprendimento, alterazioni del sonno e del riposo notturno, disturbi uditivi ed extrauditivi da rumore, ecc. - , abortività, malformazioni, ecc. ...), consumi di servizi sanitari (per specifici consumi: ricoveri, prestazioni ambulatoriali, consumi farmaceutici, ...), distinguendo gli effetti acuti da quelli cronici, con specifico riferimento alle differenti esposizioni determinate dall'opera stessa [ad esempio: emissioni di inquinanti chimici (NO_x, CO, SO_x, PM10, PM2.5, COV, ozono, benzene, benzopirene, piombo, arsenico, ...), fisici (rumore, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, vibrazioni, inquinamento luminoso, ...)] e la loro modalità di azione (esposizioni continue, ripetute, di picco, ...), indicando per quanto possibile la dimensione quantitativa, almeno in termini di scala di misura, del fenomeno (numero di casi attesi, di casi aggiuntivi, ...);
 - d) note specifiche sugli effetti attesi sulla salute dovranno essere dedicate alle conseguenze sulla salute del traffico veicolare ed aereo determinato dallo sviluppo aeroportuale proposto (ad esempio, in termini di incidenti, mortali e non), anche con riferimento al rischio di incidente rilevante connesso al movimento di aeromobili e alla movimentazione di combustibile, nonché alla gestione dei rifiuti prodotti dall'incremento delle attività aeroportuali;
 - e) gli effetti sulla salute dovranno essere specificati separatamente per la situazione *ante-operam* (per costruire una situazione di riferimento cui paragonarsi nella fase di monitoraggio successiva all'opera), per la fase di cantiere (in relazione, ad esempio, alla movimentazione di terra, alla produzione di polveri, alle varie opere di cantierizzazione [area cargo, polo logistico, ecc.], e con riferimento sia alla popolazione residente che agli addetti al cantiere), e per la fase a regime (distinguendo gli effetti a breve medio-termine rispetto a quelli a lungo termine). Per la fase a regime si richiede di distinguere l'effetto cumulativo dall'effetto aggiuntivo/riduttivo dell'opera;
 - f) si dovranno indicare le opere di compensazione/mitigazione e/o gli eventuali benefici dell'opera con specifico riferimento ai diversi effetti sulla salute esaminati (e considerando le specifiche fonti emissive), eventualmente indicandone il livello di priorità e tempistica nell'intervento;
 - g) relativamente alla problematica rumore, partendo da dati modellistici di impatto acustico, tenendo conto anche dei danni di salute registrati in letteratura scientifica per esposizioni sotto i 60 dB(A), occorre stimare il numero di persone potenzialmente interessate e gli effetti attesi sulla loro salute;
 - h) occorre fornire evidenza documentale rispetto alla citata valutazione epidemiologica condotta dalla ASL di cui è stato dato esito in Allegato 1 – Informazioni per il Tavolo tecnico istituito dal Ministero dell'Ambiente - pag. 35;

- i) si dovranno meglio dettagliare gli interventi di delocalizzazione (si fa solo un generico richiamo alle modalità adottate per la rilocalizzazione della frazione Case Nuove);
- j) gli interventi di isolamento acustico proposti come compensativi presso gli immobili localizzati esternamente alle aree di rispetto aeroportuale B e C dovranno essere oggetto di specifica programmazione (numero di persone effettivamente coinvolte, criteri di valutazione della qualità delle abitazioni, indicazione delle misure tecnicamente realizzabili per salvaguardare l'effettiva vivibilità degli ambienti, tempistica di esecuzione, ecc.). Inoltre, dovranno adeguatamente essere dettagliate le modalità operative di riqualificazione dell'uso degli edifici maggiormente disturbati posti in fascia B per un loro eventuale riutilizzo per attività compatibili alla destinazione d'uso dell'area.

Monitoraggio sanitario:

E' necessario indicare le azioni di sorveglianza sanitaria specifica da mettere in atto al fine di monitorare l'andamento dello stato di salute delle popolazioni interessate dall'opera (ad esempio, mediante studi di epidemiologia descrittiva, attraverso l'esecuzione di studi epidemiologici di natura analitica o investigativa, anche di tipo prospettico, facendo ricorso alla costruzione di un sistema di indicatori sanitari, ...) anche in collaborazione (o a sostegno) di attività specifiche già in corso presso le ASL competenti, definendone lo sviluppo temporale.

3.6 Componenti naturalistiche, paesaggio e sistema agricolo

Le considerazioni relative a queste componenti sono articolate in:

- A. Inquadramento territoriale
- B. Componenti naturalistiche
- C. Paesaggio
- D. Foreste
- E. Consumo del suolo
- F. Sistemi agricoli
- G. Master Plan e “Piano del verde Malpensa 2000”
- H. Considerazioni finali.

A. Inquadramento territoriale

In Lombardia la Rete ecologica regionale [RER - riconosciuta con la l.r. 12/2011] è disciplinata dalla d.g.r. 8/10962 del 30.12.2009.

L'area vasta di riferimento del Master Plan interessa i quadranti 11, 12, 31 e 32 della RER . Si tratta di un importante settore di connessione tra la pianura padana, ed in particolare il Parco Lombardo della Valle del Ticino, e la fascia collinare varesotta, che a sua volta si connette più a Nord con il Parco Regionale del Campo dei Fiori e ad Est con il Parco regionale della Pineta di Appiano Gentile e Tradate. Tutta l'area è permeata da una fitta matrice urbana e da una rete di infrastrutture lineari che ne frammentano la continuità ecologica.

In essa sono presenti i seguenti elementi della RER:

- Corridoi primari: Fiume Ticino; Dorsale verde Nord Milano;
- Elementi di primo livello compresi nelle Aree prioritarie per la biodiversità: 02 Boschi e brughiere del pianalto milanese e varesotto; 31 Valle del Ticino;
- Varco da mantenere (settore 11) corridoio ecologico dell'infrastruttura stradale Malpensa-Boffalora;
- Varco da tenere e deframmentare (settore 12) tra il Corridoio primario Fiume Ticino e Corridoio primario Dorsale verde Nord Milano;
- Varco da tenere (settore 32) tra Ferno e aeroporto.

Sono presenti significativi lembi di ambienti agricoli con prati stabili, siepi, boschetti e filari. Gli habitat forestali sono principalmente riferibili a formazioni di querceto planiziale, ospitanti una ricca comunità di avifauna di pregio e numerosi altri gruppi faunistici vertebrati e invertebrati. Un altro ambiente importante in termini naturalistici è rappresentato dalla brughiera, anch'esso caratterizzato dalla presenza di numerose specie faunistiche e floristiche. L'inventario parziale di alcuni fra i gruppi tassonomici studiati fino ad ora in queste aree ha portato ad elencare circa 5000 specie tra piante, funghi e animali, dei quali molti sono tutelati dalla normativa comunitaria e sono comunque riconosciuti di valore prioritario a livello regionale.

Per quanto riguarda **Rete Natura 2000** (art. 25 bis della l.r. 86/1983) i siti interessati dal Master Plan sono:

1. ZPS - Boschi del Ticino - IT2080301;
2. SIC/ZPS - Valle del Ticino - IT1150001;
3. SICIT2010012 - Brughiera del Dosso;
4. SIC- IT2010014 - Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate;
5. SIC- IT2010013 - Ansa di Castelnovate;
6. SIC-IT2010011 - Paludi di Arsago;
7. SICIT2010010 - Brughiera del Vigano;
8. SIC- IT1150008 - Baraggia di Bellinzago, in Regione Piemonte.

L'ambito territoriale così descritto è stato oggetto di trasformazioni dirette ed indotte che hanno nel complesso determinato una progressiva riduzione delle aree naturali nonché fenomeni di marginalizzazione e degrado delle componenti ambientali e paesaggistiche del territorio.

Sotto il profilo paesaggistico si rileva che l'intera area è assoggettata a tutela ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera f) del d.lgs. 42/2004 in quanto ricompresa entro il perimetro del Parco Lombardo della Valle del Ticino ed inoltre, una parte di queste aree, risultano anche vincolate ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera g) del d.lgs. 42/2004 poiché aree boscate.

B. Componenti naturalistiche

In merito allo Studio di incidenza del progetto presentato dal proponente, **si evidenziano carenze e argomenti da approfondire e precisamente:**

- 1) assenza di un monitoraggio faunistico specifico per l'area interessata dal progetto ritenuto indispensabile in relazione alla perdita di habitat prevista e alle conseguenze sulle specie faunistiche. Le informazioni fornite si basano, infatti, esclusivamente su dati bibliografici.
- 2) assenza di dati inerenti l'impatto sulla fauna dell'attuale configurazione aeroportuale raccolti attraverso ricerche mirate. Per quanto riguarda le collisioni degli aerei con l'avifauna si riportano solo esempi di studi svolti in altri aeroporti: è opportuno che anche presso l'aeroporto di Malpensa venga svolto un monitoraggio permanente ad hoc.
- 3) lo Studio di Incidenza, considerata la difficoltà di quantificare l'impatto da stress da inquinamento su habitat naturali e specie, non propone alcuna misura di mitigazione. Si devono ad es. valutare le possibilità di mitigare l'impatto sulla fauna migratrice attraverso miglioramenti ambientali per aumentare la disponibilità delle risorse trofiche tra cui la messa a dimora di essenze autoctone per la produzione di frutti eduli in aree agricole ed ecotonali.
- 4) lo Studio di Incidenza non considera i contenuti del Piano di Gestione del SIC "Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate" adottato dall'ente gestore l'8/10/2010 ed approvato il 16/03/2011 che rispetto alla condizione critica per l'avifauna evidenzia che: "L'aeroporto si colloca nell'area dove si intersecano due dei principali tragitti migratori che attraversano la regione Lombardia: la via parallela alle Prealpi, che in autunno conduce grandi quantitativi di uccelli da E-NE a O-SO, e quella parallela al corso del fiume, diretta da nord a sud." Gli effetti della presenza dell'aeroporto di Malpensa sulla migrazione dell'avifauna sono stati ampiamente studiati e documentati dal Parco Lombardo della Valle del Ticino nel volume "La migrazione degli uccelli nella Valle del Ticino e l'impatto di Malpensa, 2003".
- 5) nello Studio di Incidenza, capitolo 3.5.3, si parla di un impianto per la produzione di conglomerati. Non viene fatta nessuna analisi in merito alla diffusione degli IPA (Idrocarburi policiclici aromatici) che hanno notevoli effetti nocivi sull'ambiente e sugli organismi. Gli IPA ad alto peso molecolare, come il benzo(e)pirene e il benzo(a)pirene, sono presenti in elevate quantità in asfalti e bitumi.
- 6) assenza di una valutazione specifica degli effetti degli inquinanti fitotossici più noti come l'ozono e gli NOx emessi dagli aeromobili e dei loro impatti sulla fauna e sulla vegetazione d'interesse comunitario.
- 7) la proposta di ripristino di nuova brughiera è di difficile realizzazione in quanto la possibilità di ricreare tale habitat nel breve/medio termine non è garantita e particolari sono le sue esigenze in termini ecologici ed edafici; la proposta dovrebbe contenere l'indicazione delle località in cui si ritiene possibile tale ripristino e delle modalità di attuazione dello stesso.

- 8) tale proposta dovrebbe essere sostenuta da studi sulla biologia ed ecologia delle specie di interesse conservazionistico dell'habitat di brughiera e di prato magro, come riconosce lo stesso Studio di Incidenza al cap. 5.4.3.1, al fine di individuare linee guida di supporto a interventi gestionali ad hoc per la loro tutela (riproduzione ex-situ, interventi sull'habitat e ripopolamento);
- 9) la simulazione per la valutazione degli impatti acustici eseguita partendo dal presupposto che i modelli più vecchi di aeromobili vengano sostituiti con modelli più nuovi e silenziosi risulta poco realistica e può determinare risultati non sufficientemente precauzionali in termini di valutazione degli impatti;
- 10) si riscontra l'assenza di considerazioni sulle condizioni fitosanitarie dei boschi adiacenti l'aeroporto sul cui stato di conservazione sono disponibili dati prodotti dall'Ente gestore del Parco del Ticino. In particolare, non viene considerata la situazione esistente nei popolamenti forestali del SIC "Brughiera del Dosso". Tale situazione è riscontrabile anche dall'accertamento di danno ambientale derivante da traffico degli aeromobili [**procedura di infrazione 2012/4096 (ex EU Pilot 1509/10/envi) - Situazione di degrado delle specie boschive di un'area del Comune di Somma Lombardo (VA) ascrivibile all'attività di decollo e atterraggio nel vicino aeroporto di Malpensa**].
- 11) sono assenti considerazioni sul ruolo dell'aeroporto internazionale di Malpensa quale principale zona lombarda di ingresso di specie alloctone. Il fenomeno più volte ha comportato vere e proprie invasioni di insetti (es. Metcalpha sp.) e vari impatti negativi su specie vegetali autoctone, anche di interesse agrario (es. Diabrotica virgifera virgifera per il mais) e forestale (Anoplophora chinensis per numerose piante forestali). Lo studio deve indicare interventi di mitigazione per contrastare l'introduzione di specie di insetti alloctoni e dannosi quali il monitoraggio annuale delle presenze e l'adozione delle necessarie misure di contenimento anche in accordo alle disposizioni fornite dal Servizio Fitosanitario Regionale;
- 12) lo studio non affronta l'impatto con il SIC Paludi di Arsago: l'aeroporto è posto a circa 5 km dal confine del SIC in direzione sud.

Il Parco Lombardo della Valle del Ticino, con deliberazione n.47 del 15.07.2011 ha espresso il proprio parere pronunciandosi negativamente sul progetto e sullo Studio di Incidenza. Le argomentazioni dell'Ente gestore del Parco affrontano molti dei temi sopra illustrati e sono sostenute da una vasta documentazione tecnico-scientifica.

Il Parco Lombardo della Valle del Ticino – Ente gestore dei siti in argomento - con lettera n. 2011/11726 del 25 ottobre 2011, ha proposto a Regione Lombardia, MATTM e Commissione Europea l'istituzione di un nuovo SIC e ZPS denominato "Brughiera di Malpensa e Lonate" all'interno del Parco, ai sensi delle Direttive Habitat e Uccelli.

L'area, secondo la perimetrazione proposta dal Parco:

- copre una superficie di circa 856 ha, inclusa per la quasi totalità in Comune di Lonate Pozzolo ed in minima parte nei Comuni di Castano Primo e Nosate (MI), a Sud dell'aeroporto di Malpensa, nell'area di intervento destinata all'espansione prevista dal Nuovo Master Plan;
- è stata individuata come Area Prioritaria per la Biodiversità in Lombardia (dgr n. VIII/10962 del 30.12.2009) e come tale è inserita in un elemento di primo livello della Rete Ecologica Regionale;
- è interessata da un corridoio primario della RER considerato strategico per le connessioni ecologiche tra la Valle del Ticino e le aree naturali circostanti.

Integrazioni volontarie presentate dal proponente nell'aprile 2012

Il proponente ha presentato a Regione Lombardia e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare i documenti "Aeroporto di Milano Malpensa Nuovo Master Plan aeroportuale integrazioni volontarie", datati aprile 2012, e così costituiti:

- "Relazione introduttiva";
- "Approfondimenti progettuali";
- "Approfondimenti ambientali", e relativi n. 5 allegati, tra cui "Allegato 4 – Ricerca Naturalistica Ambientale (estratto per Master Plan Malpensa)". La "Ricerca Naturalistica Ambientale" è stata effettuata da Bird Control Italy s.r.l. - Dipartimento di Biologia-Università di Pisa, nel periodo luglio 2007- giugno 2008.

Anche i documenti **presentati non rispondono adeguatamente alle carenze** e alle necessità di approfondimento rilevati sulle componenti "vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi".

In sintesi:

- 1) mancano indagini finalizzate alla identificazione delle reali presenze naturalistiche nell'area di intervento interessata dall'ampliamento dell'aeroporto e degli approfondimenti analitici degli impatti;
- 2) il documento "Approfondimenti ambientali – Allegato 4 – ricerca naturalistica ambientale (estratto per Master Plan Malpensa)" contiene uno studio sul "Rischio di impatto con volatili Aeroporto Milano Malpensa" non aggiornato e riferito al solo perimetro interno dell'aeroporto esistente.

Integrazioni volontarie depositate nel novembre 2012

Le integrazioni volontarie presentate dal proponente nel novembre 2012 contengono un nuovo Studio di Incidenza che di fatto sostituisce il precedente e contiene, in linea generale, i riferimenti alle impostazioni metodologiche indicate dalla CE per la redazione di tali documenti e uno specifico Allegato (n.3) inerente gli "Aspetti vegetazionali ed ecosistemici: effetti e mitigazioni". Tali integrazioni, tuttavia, non risolvono i problemi evidenziati sia di tipo metodologico sia di contenuto.

Osservazioni

In ordine al metodo si osserva quanto segue.

Sebbene al Capitolo 6 dello Studio di Incidenza sia indicato che il metodo di lavoro adottato prevede la necessità di definire:

- la delimitazione del campo spaziale di indagine, concernente l'individuazione della porzione territoriale entro la quale è lecito ritenere che possano riflettersi gli effetti originati dall'opera presa in esame;
- la definizione dei tipi di incidenza e l'individuazione della correlazione intercorrente con le tipologie di impatto determinate dall'opera in progetto;
- la definizione dei criteri di valutazione della significatività dell'effetto;

si evidenzia che:

- 1) lo Studio di Incidenza analizza esclusivamente gli impatti del progetto sui Siti Natura 2000, trascurando gli effetti su habitat e specie presenti nell'area d'intervento, pur esterni ai Siti perimetrati, concludendo che non si hanno perdite di habitat di interesse comunitario (mentre la perdita degli habitat di brughiera e dei querceti nell'area interessata dagli interventi di ampliamento è dichiarata dal proponente stesso).
- 2) nello Studio di Incidenza vengono presentate "matrici di correlazione impatti – incidenze" per ogni Sito Natura 2000. Si osserva che la matrice correla impatti con impatti e non azioni con impatti. Es. S1 (Perdita di superfici) con IC.2 (sottrazione di habitat di interesse

comunitario determinata dalle operazioni di approntamento delle aree di successiva infrastrutturazione).

- 3) i criteri assunti per la valutazione sono discutibili (cap. 6.1.4 : Distanza tra il sito Natura 2000 e la sorgente di impatto; contiguità tra il sito Natura 2000 e la sorgente di impatto; intersezione con rotte di decollo ed atterraggio). La valutazione non tiene conto degli effetti indiretti e del peggioramento qualitativo degli habitat e della vita delle specie animali.
- 4) capitolo 4.4.1, Tab. 4-9: tra le tipologie di impatto non è contemplata la perdita di popolazioni faunistiche;
- 5) capitolo 4.4.2, Tab. 4-10: tra le tipologie di impatto non sono contemplati lo stress/malattie da inquinamento atmosferico sulla fauna e la morte di esemplari della fauna per collisione con il traffico aereo e veicolare sulle piste, la perdita di popolazioni faunistiche;
- 6) capitolo 6.1.3, Tab. 6-2: S3 – perturbazioni: non è chiaro a quali disturbi sulla fauna ci si riferisce;

In ordine al contenuto (Allegati 3 e 4 delle Integrazioni):

- 1) la documentazione appare nuovamente poco appropriata e poco esaustiva, affidandosi ancora alla bibliografia disponibile e ai documenti reperibili in internet (vedi pag 123 cap. 7.1.2 dello Studio di Incidenza e pag 15 cap. 2.2 Allegato 3); non risulta un approfondimento sugli studi faunistici; come rileva anche ARPA nel proprio parere del 25 febbraio 2013 chiedendo specifici approfondimenti sulle specie di vertebrati considerate nella dgr 4345/2001;
- 2) pur citando una nuova pubblicazione del Parco Lombardo della Valle Ticino “La migrazione degli uccelli nella Valle del Ticino-dieci anni di inanellamento” (Allegato 3, pag 23), non risultano analisi di dettaglio in merito;
- 3) l’approfondimento sulla possibilità di ricostituire le brughiere riporta uno studio condotto tra il 2008 e il 2011 nel Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate con l’Università dell’Insubria (“Coltiviamo la brughiera”). Gli esiti dello studio, condotti su un’area di soli 1,7 ha, sono tuttavia parziali e non del tutto soddisfacenti;
- 4) allegato 3 pag. 50 cap. 3.5.1 Rapporto con l’habitat di brughiera. Il testo parla di “mitigazione”. In questo caso si tratta chiaramente di “compensazione” dovuta alla perdita di un habitat; a tale proposito ARPA nel proprio parere sopra citato osserva che *“essendo una delle finalità della ricostituzione della brughiera quella di ripristinare la funzionalità ecologica dell’habitat riducendo l’attuale isolamento dello stesso, le zone codificate come n. 2 (porzione territoriale a Nord del sedime aeroportuale) e n. 3 (aree a margine del perimetro orientale del sedime aeroportuale) appaiono eccessivamente isolate”*;
- 5) gli “interventi per la ricostituzione della vegetazione forestale e prativa” (Allegato 3 - 4.3.3) non possono essere realizzati solo attraverso “migliorie forestali” ma dovranno essere oggetto di vere compensazioni, in particolare tenendo conto che circa 83 ha di formazione forestale a quercia che verranno persi con gli interventi, secondo quanto emerso anche nello Studio d’Incidenza (Cap. 7.1.2 Caratterizzazione vegetazionale e faunistica dell’area di intervento) sono ascrivibili a due habitat di interesse comunitario: 9190 “Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur*” e 9160 “Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell’Europa centrale del *Carpinion betuli*”;
- 6) queste formazioni rientrano fra i tipi forestali di elevato valore biologico individuati da Regione Lombardia come importanti per la “conservazione della biodiversità”, (dgr n. 675/2005 e sue modifiche e integrazioni) la cui trasformazione può avvenire solo per alcuni motivi come le opere pubbliche, ad es. il tracciato della terza pista, a patto che non siano diversamente ubicabili. Si avanzano perplessità sulla possibilità di autorizzare eventuali altre opere;

- 7) allegato 4 - Capitolo 7.2 “Traffico aereo: volumi, rotte e quote di sorvolo”: si parla di Scenario “intermedio” e “futuro”, senza riferimenti allo Scenario “attuale” del quale vanno considerati gli effetti. La terza pista impatterà sul SIC Brughiera del Dosso interessato dalla procedura d’infrazione comunitaria sul quale si rileva un incremento dei sorvoli (Tab. a pag.129 del Studio di incidenza);
- 8) analisi delle emissioni di SOx: nello Studio d’Incidenza c’è la cartografia dei livelli di concentrazione (Allegato 4 C4), ma manca l’analisi nel testo e non vengono svolte valutazioni in merito agli altri inquinanti atmosferici e ai loro effetti su fauna e vegetazione;
- 9) allegato 4 - Capitolo 7.5 “Interferenze con individui dell’avifauna”: relaziona sui risultati di collisione del 2011. Dai dati forniti risulta che, per l’anno 2011, si ha un valore del Bird Strike Index BRI2 di 0.45, inferiore al valore di soglia di attenzione, pari a 0.50. Lo Studio di Incidenza, tuttavia, non produce nessuna stima di valutazione della variazione del valore in relazione all’incremento dei voli previsti nello scenario futuro;
- 10) allegato 4 - pagina 142: si indicano, con riferimento al Pipistrello, “specie non identificate”. Si evidenzia che tutti i pipistrelli sono in Allegato IV alla Direttiva Uccelli;
- 11) allegato 3: non mette in evidenza in modo chiaro le aree che sono già oggetto di interventi di compensazione e mitigazione derivanti da altri progetti. Un affiancamento degli interventi già autorizzati con quelli proposti con l’attuale progetto di Master Plan può essere utile anche per supportare la logica di distribuzione degli interventi ai fini della ricostituzione naturalistica e delle connessioni ecologiche del territorio;
- 12) allegato 3: non chiarisce quali interventi compensativi derivino dalla trasformazione del bosco e quali interventi siano invece compensazione ecologica per la perdita di habitat e specie di interesse comunitario.

Di seguito si presentano alcune considerazioni rispetto a specifiche tematiche riferite all’ambito territoriale interessato.

Problematiche connesse alla conferma dell’assegnazione di “SITO UNESCO” Al Parco del Ticino

L’area oggetto del Master Plan, in quanto parte della Valle del Ticino, è interessata dal Programma Man and Biosphere (MAB) dell’Unesco con la denominazione “Parco regionale lombardo e piemontese del Ticino”. Dal 2002, è una tra le regioni mondiali della Biosfera. Detto riconoscimento comporta l’accettazione dei vincoli paesaggistici e urbanistici tesi al mantenimento e alla salvaguardia dell’ecosistema. Nel rapporto che il Comitato Nazionale Italiano MAB presieduto dal MATTM, riunitosi in data 24.09.2012, ha trasmesso al Segretariato del programma MAB/Unesco la riserva “Valle del Ticino” è stata segnalata come un’area critica in relazione all’apertura della Procedura d’infrazione da parte della CE di seguito illustrata.

Il MATTM con nota prot. n. 0020575 del 17.09.2012 inviata anche a Regione Lombardia ha posto particolare importanza per la conferma del riconoscimento della riserva “Valle del Ticino” come sito MAB/Unesco chiedendo “*opportune verifiche delle interferenze su area vasta, sia dirette che indirette, nonché gli indispensabili accertamenti sul cumulo degli effetti derivanti dall’attuale situazione e dalle previsioni pianificatorie, con particolare priorità riguardo alle conseguenze dell’attività aeroportuale nei confronti dell’ecosistema*”. Tali aspetti non compaiono nella documentazione prodotta rendendo problematica l’attività di verifica e accertamento sopra indicata.

Procedura di infrazione CE n.2012/4096

In merito alla già richiamata Procedura di Infrazione 2012/4096, si evidenzia quanto segue. La valutazione degli interventi di ampliamento dell'aeroporto non può non considerare le problematiche oggetto della procedura di infrazione aperta dalla CE nei confronti dello Stato Italiano.

Per rispondere ai rilievi posti dalla CE, Regione Lombardia ha proposto un percorso metodologico così definito:

- **L'Ente gestore del Sito IT2010012 "Brughiera del Dosso"** (Parco Lombardo della Valle del Ticino) ha avviato la redazione del Piano di gestione (art. 6 della Direttiva Habitat), finalizzato all'individuazione delle migliori misure di conservazione del Sito, nonché di possibili misure di compensazione e mitigazione degli impatti negativi più strettamente legati all'area oggetto della Procedura di infrazione;
- **Regione Lombardia**, anche in rapporto alla procedura di VIA in corso per il nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa, ha attivato una più approfondita analisi dello stato naturalistico dei luoghi, che valuti lo stato di conservazione degli habitat a livello di regione biogeografica continentale e delle specie faunistiche, nonché gli agenti e le sorgenti che possono originare fattori di disturbo e perturbazione sui medesimi habitat presenti nell'area vasta, sia in rapporto ai Siti Natura 2000 dell'area vasta "Malpensa", sia in relazione alla proposta di nuovo SIC/ZPS, denominato "Brughiere di Malpensa e di Lonate", avanzata dall'Ente Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Quest'ultima indagine si estenderà anche alla configurazione di possibili scenari, determinati da eventuali scelte mitigative e/o compensative, conseguenti alla procedura VIA in parola.

L'attività di ricerca affidata alla società Eupolis Lombardia (ente del Sistema Regionale) in data 3 dicembre 2012, per gli adempimenti conseguenti alla Procedura di Infrazione sopra richiamata, è finalizzata ad acquisire conoscenze ed elaborazioni sull'attuale stato di conservazione degli habitat e delle specie floristiche e faunistiche presenti nell'area vasta Malpensa e sui possibili impatti dovuti al sorvolo di aeromobili o altre forme di inquinamento.

Allo stato attuale è stata analizzata un'area di studio che comprende in particolare il settore settentrionale del corso del fiume Ticino immediatamente a valle del Lago Maggiore e compreso tra Sesto Calende a Nord e Turbigo a Sud; l'area si estende inoltre a Ovest fino agli abitati di Varallo Pombia e Oleggio e a Est fino a Gallarate e Busto Arsizio.

La diversità di habitat è molto elevata e comprende il corso principale del fiume, greti, formazioni boschive a latifoglie, conifere e miste, lanche e zone umide, brughiere, seminativi, prati stabili, marcite, siepi, incolti e una significativa rete idrica secondaria.

La fauna comprende:

- n.12 specie di Invertebrati di interesse comunitario (una prioritaria: *Callimorpha quadripunctaria*)
- n.12 specie di Agnati e Pesci ossei di interesse comunitario (una prioritaria: *Acipenser naccari*);
- n.7 specie di Anfibi di interesse comunitario (una prioritaria: *Pelobates fuscus insubricus*);
- n.7 specie di Rettili di interesse comunitario;
- n.61 specie di uccelli di interesse comunitario (2 globalmente minacciate: *Aythya nyroca* e *Crex crex*).

Tra le principali emergenze naturalistiche si segnalano altresì:

- le brughiere più estese e meglio conservate d'Italia, ospitanti popolazioni riproduttive numericamente importanti a livello continentale di *Caprimulgus europaeus* e del Lepidottero *Coenonympha oedippus*;
- rilevanti popolazioni di due specie di Anfibi di interesse comunitario quali *Rana latastei* e *Pelobates fuscus insubricus* (quest'ultima specie prioritaria);
- una comunità ittica che comprende numerosi endemismi padani quali *Lethenteron zanandreae*, *Acipenser naccari*, *Salmo marmoratus*;
- un'importante popolazione della libellula *Oxygastra curtisii*;
- l'unica popolazione riproduttiva di *Lutra lutra* dell'Italia settentrionale;
- uno dei pochi siti riproduttivi in Italia di *Aythya nyroca*, specie di interesse comunitario e globalmente minacciata;
- una garzaia mista di *Egretta garzetta* e *Ardea cinerea*;
- la popolazione più settentrionale di *Podarcis sicula*.

Lo studio sta mostrando, anche mediante l'analisi della documentazione cartografica storica, come in particolare l'habitat di brughiera (cod. 4030 Lande secche europee) abbia subito una drastica riduzione nel corso degli ultimi due secoli. La superficie verosimilmente occupata è passata da alcune centinaia di chilometri quadrati del 1818 alle poche unità attualmente occupate da vegetazioni arbustive e/o erbacee. Tra queste, solo mezzo chilometro quadrato circa è rappresentato da brughiere incluse all'interno dei siti Natura 2000.

Regione Lombardia si è impegnata con la Commissione Europea ad effettuare una seria e rigorosa valutazione dello stato attuale dell'area, tale da consentire l'individuazione, alla luce della Direttiva habitat (Dir. 92/43/CEE), degli interventi e dei rimedi più idonei per la salvaguardia e la conservazione del SIC/ZPS, nonché delle eventuali misure di mitigazione e compensazione ambientale ritenute necessarie. Questo a partire dalla presa d'atto dell'esistenza del danno ambientale, oggetto della procedura di infrazione, rispetto a cui, gli ecosistemi coinvolti, sembrano aver dimostrato una buona resilienza che andrebbe sostenuta introducendo adeguate forme di tutela dei siti più significativi nell'area vasta Malpensa e descritti nella ricerca in corso.

Un primo esempio riguarda il proposto SIC e ZPS "Brughiere di Malpensa e di Lonate", con 225 specie di uccelli rilevate, delle quali 55 di interesse comunitario (su 61 note per l'intera area vasta).

Altri siti rilevanti sono:

- "Boschi della Cascina Tangitt"
- "Campagna Grande di Somma Lombardo e Brughiera di Casorate"
- "Fontanili di Besnate"

Questa fase conoscitiva di carattere preliminare consentirà di inserire in un quadro sistemico tutti i dati raccolti per ricostruire l'evoluzione recente delle condizioni ambientali e dello stato di conservazione degli habitat e delle specie.

Nelle fasi successive lo studio di area vasta (la cui conclusione è prevista per ottobre 2013) dovrà esaminare in modo analitico tutte le attività antropiche presenti sul territorio, oltre a quella aeroportuale, in grado di alterare gli ecosistemi, soprattutto in termini di emissioni e deposizione di idrocarburi.

I punti salienti della fase conoscitiva propedeutica alla formulazione delle tipologie di misure per la gestione dell'intera area vasta sono:

- esplorazione sulla natura del degrado e stima della sua consistenza (esame della documentazione a disposizione);

- censimento e analisi delle pressioni, minacce e attività presenti nell'area (censimento di tutte le possibili fonti di emissioni);
- ricostruzione dell'evoluzione dei livelli di emissioni in tempi recenti;
- analisi dei dati disponibili sul deperimento della farnia in tutta la Lombardia;
- indagine sull'assetto genetico della farnia e sullo stato dell'arte sulla selezione di ecotipi e varietà;
- ricostruzione dell'evoluzione dell'estensione dell'habitat di brughiera in tempi storici
- analisi a livello territoriale delle condizioni pedologiche (individuazione di siti idonei all'insediamento della brughiera);
- indagini su presenza e diffusione delle specie faunistiche;
- analisi delle best practices europee nella gestione aeroportuale (con particolare riguardo al monitoraggio delle emissioni e alla gestione degli spazi verdi);
- analisi della collocazione territoriale del SIC in relazione alla Rete Ecologica Regionale e ad altre aree della rete Natura 2000 (ZPS e SIC).

Si tratta di un approccio di tipo sistemico che non si ritrova nello Studio di Incidenza nel quale non si rilevano riferimenti ad una problematica così complessa alla quale non si può considerare estranea l'attività aeroportuale chiamata in causa dalla stessa CE nella procedura d'infrazione.

Riconoscimento di un nuovo SIC/ZPS

La proposta di istituzione di un nuovo Sito di Importanza Comunitaria e Zona di Protezione Speciale nell'area di Lonate Pozzolo in Provincia di Varese, all'interno del Parco Lombardo della Valle del Ticino, risulta tecnicamente sostenibile.

L'area, secondo la perimetrazione proposta, copre una superficie di circa 856 ha, inclusa per la quasi totalità in Comune di Lonate Pozzolo ed in minima parte nei Comuni di Castano Primo e Nosate (MI), a Sud dell'aeroporto di Malpensa.

L'habitat di interesse comunitario presente e di maggiore estensione che si intende tutelare (più del 15% della superficie del sito, pari a circa 133 ha) è l'habitat "Lande secche europee" classificato con codice 4030 nell'Allegato I alla Direttiva 92/43/CEE. Si tratta dell'habitat di brughiera a *Calluna vulgaris* e *Cytisus scoparius*, una formazione diffusa principalmente in ambito centroeuropeo, che ha come margine meridionale di distribuzione i suoli acidi e podsolici della brughiera lombarda e delle baragge piemontesi, in corrispondenza dei terrazzi diluviali di origine fluvio-glaciale dell'alta pianura, interessati da clima piuttosto umido con estati fresche.

Il biotopo della brughiera di Malpensa e Lonate Pozzolo costituisce una delle aree più estese e meglio conservate di questo habitat per la Lombardia e per l'Italia. La presenza complessiva dell'habitat in altri siti lombardi risulta molto ridotta e frammentata: circa 450 ha.

L'importanza dell'area rispetto alla RER è già stata descritta nei paragrafi precedenti.

Altri habitat di interesse comunitario che sono stati rilevati a margine della brughiera e che assumono interesse sia da un punto di vista vegetazionale che faunistico corrispondono ad ambienti boschivi residuali in stato di degrado, codificati come 9160: Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale del *Carpinion betuli* e 9190: Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur*. E' segnalato anche un piccolo ambito a Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) - codice 6510.

Nella porzione meridionale del Sito sono inoltre presenti ambienti umidi, creatisi a seguito di interventi di gestione idraulica condotti nelle aree di ex spagliamento del torrente Arno,

costituiti dai bacini di affinamento fitodepurativo dello scarico del depuratore di Sant'Antonino e dei bacini di dispersione controllata in falda delle acque del torrente.

L'area ospita una cospicua popolazione nidificante del Succiacapre (*Caprimulgus europaeus*), la popolazione più settentrionale di Lucertola campestre (*Podarcis sicula campestris*) e una delle poche stazioni di pianura del lepidottero *Hipparchia semele*.”

L'insieme di questi ambienti garantisce un altissimo numero di presenze di avifauna, tale da giustificare la richiesta di riconoscimento come ZPS.

Le specie di interesse comunitario sono 52 di cui 7 nidificanti.

Per l'istruttoria della Procedura di riconoscimento ci si avvarrà anche degli studi specifici sopra citati avviati nell'ambito della Procedura di infrazione in essere, finalizzati a fornire i necessari elementi di valutazione.

C. Paesaggio

L'analisi dei documenti ed elaborati presentati, con riferimento sia alle integrazioni volontarie dell'aprile 2012 che alle integrazioni volontarie del novembre 2012, porta a considerare non sufficientemente adeguata la valutazione fornita dal proponente a fronte della complessiva sottostima degli impatti paesaggistici dovuti al proposto Master Plan di Malpensa. Resta altresì irrisolto il nodo critico maggiormente rilevante dovuto all'interferenza della localizzazione delle nuove strutture con l'area caratterizzata dalla presenza di ambiti boscati e con ampie aree di brughiera di notevole sensibilità e valore paesaggistico.

Aver sottostimato la classe di sensibilità paesaggistica del sito (classificata come “medio bassa”) e l'incidenza paesistica del progetto (classificato come oscillante tra “basso” e “medio” a seconda che siano considerati gli aspetti morfologico-strutturali, visivi o simbolici), la mancata illustrazione/valutazione di soluzioni alternative localizzative (anche parziali) e/o dimensionali, comporta il permanere di una forte criticità sotto il profilo paesaggistico della soluzione prospettata.

La soluzione progettuale in esame comporta la **compromissione irreversibile** di una ampia zona di “brughiera” che costituisce un elemento di notevole sensibilità paesaggistica di questa parte di territorio del Parco del Ticino; peraltro l'Ente gestore del Parco, con la delibera n. 17 del 30.01.2013, ribadisce, richiamando i precedenti pareri, il contrasto della soluzione proposta con gli obiettivi di tutela paesaggistica indicati dal PTC del Parco.

Inoltre è opportuno segnalare che per quanto riguarda le procedure autorizzative paesaggistiche, gli eventuali interventi su queste aree dovranno essere sottoposti ad autorizzazione paesaggistica con riguardo a due profili e due competenze: Provincia per gli interventi di “trasformazione del bosco” - art. 80, comma 3, lettera e) della LR 12/2005; Regione per gli interventi di realizzazione delle infrastrutture – art. 80, comma 2, lettera a) della LR 12/2005.

D. Foreste

Dall'esame dell'integrazione della documentazione del novembre 2012, in particolare considerato l'Allegato 3 “Aspetti vegetazionali ed ecosistemici” e la relativa cartografia, con attenzione specifica alle tavole B1 “Carta delle aree di intervento” e B2 “Carta delle categorie di intervento”, valutati i contenuti del d.lgs 227/2001, della l.r.31/2008, della DGR 8/675/2005, si esprimono le seguenti considerazioni:

- è necessaria una ricognizione circa gli interventi già individuati come opere di mitigazione e di miglioramento ambientale. Infatti nell'Allegato 3 non vengono distinte dette opere da quelle di compensazione forestale, previste dall'art. 43 della l.r. 31/2008 (trasformazione del bosco); vi è quindi il rischio di sovrapposizione di queste ultime con altre opere già previste o in corso di realizzazione (a questo proposito si veda la delibera del Parco Ticino n° 17 del 30/01/2013 "*Osservazioni in merito ai chiarimenti relativi alla valutazione di impatto ambientale del Master Plan Malpensa*");
- una volta definiti gli interventi di compensazione forestale ex art. 43 l.r. 31/2008, andranno contemplate azioni di monitoraggio e manutenzione delle opere; un periodo di almeno 5 anni di manutenzione delle formazioni forestali di nuova formazione è l'indispensabile per garantire la sopravvivenza del nuovo bosco;
- svolti gli adempimenti di cui al punto precedente, dovrà essere preso in considerazione il coefficiente di boscosità relativo agli interventi compensativi, così come definito dalla d.g.r. 8/2024/2006, (che modifica ed integra la citata d.g.r. 8/675/2005); infatti, a seconda che sia elevato o insufficiente, tale coefficiente determina interventi compensativi differenziati. Nel caso specifico, trattandosi di boschi ad elevato coefficiente di boscosità, per ogni m2 di bosco trasformato devono essere effettuate attività selvicolturali di importo pari al costo di compensazione determinato dalla sommatoria del costo del suolo e del soprassuolo; a prescindere cioè dalla superficie oggetto di intervento, così come disposto dal cap. 5 della d.g.r. 8/675/2005; pertanto occorre la rappresentazione del valore economico di tutta l'operazione di compensazione forestale;
- va meglio definita l'ubicazione degli interventi forestali proposti (indicati in cartografia come "*aree di ricostituzione della vegetazione forestale e prativa*" nonché "*aree di ripristino e potenziamento della funzionalità ecologica*"); buona parte sarebbero infatti attuati in Piemonte o in aree frammentate attorno a Malpensa; sempre che con tali definizioni si intendano gli interventi di compensazione forestale di cui all'art 43 della l.r. 31/2008 (il che non è chiaro), si ricorda che, come disposto dal cap. 4 della d.g.r. 8/675/2005, la localizzazione degli interventi deve avvenire "*obbligatoriamente in Lombardia e di preferenza in aree in prossimità del bosco distrutto oppure poste nello stesso bacino secondario*", quindi prioritariamente nei territori ricadenti nel perimetro del Parco Naturale Lombardo della Valle del Ticino; se ne deduce che vi è la possibilità di realizzare, in accordo con il Parco del Ticino, interventi forestali compensativi in aree più distanti da Malpensa ma all'interno del Parco, ove vi sia l'opportunità di creare sistemi forestali di una certa dimensione ed omogeneità;
- è mancante, ed evidentemente necessaria, una verifica preliminare dell'effettiva disponibilità delle aree in cui effettuare interventi compensativi, (cfr. par. 4.3 "*Aspetti attuativi*" dell'Allegato 3); la mancata o parziale disponibilità infatti vanificherebbe la programmazione degli interventi;
- ove presente la proposta, nell'ambito di interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, circa la creazione di nuove formazioni forestali attraverso l'impianto di specie autoctone di pregio previa eliminazione delle formazioni a vegetazione alloctona, sono necessari studi dettagliati circa la compatibilità ecologica dell'intervento e delle modalità di realizzazione; tale richiesta è contenuta anche nel parere ARPA del 25 febbraio 2013;
- gli interventi dovranno comunque privilegiare essenze con bassa capacità allergizzante; sono da escludere le specie quali *Carpinus betulus*, *Betula pendula*, *Corylus avellana* e *Alnus glutinosa*, in quanto producono polline fortemente allergizzante.

E. Consumo del suolo

L'ampliamento del sedime aeroportuale interessa una superficie pari a 433 ha, prevalentemente classificata come "Territori boscati e ambienti seminaturali", ricompresa nel Parco regionale lombardo della Valle del Ticino. In ragione dei rilevanti consumi di suolo previsti che incideranno su di una risorsa definita "bene comune" dalla l.r. 31/2008 appare opportuno che le compensazioni agiscano anche tramite lo strumento della deimpermeabilizzazione.

A tale fine è necessario:

- 1) precisare le effettive superfici impermeabilizzate;
- 2) attuare, in accordo con tutti i soggetti interessati:
 - 2.1 la compensazione dei suoli fertili da impermeabilizzare attraverso il ripristino di funzionalità ecologiche (permeabilità e produttività primaria vegetale) su aree ad oggi impermeabilizzate per una estensione congrua e rapportata alla perdita dei suoli fertili consumati; tali aree dovranno essere così individuate:
 - a. prioritariamente, all' interno del Parco Naturale lombardo della Valle del Ticino considerando anche la zone di Iniziativa Comunale;
 - b. in subordine, nelle aree esterne al Parco a partire dalle aree confinanti e progressivamente per buffer di 5 km;
 - 2.2 la ruralizzazione stabile delle aree di cui al punto precedente;
- 3) in relazione alle possibili variazioni di suolo indotte in un ambito sovracomunale più vasto di quello dei comuni interessati dal Master Plan, perseguire la minimizzazione del consumo di suolo su basi quantitative (es.: soglie dimensionali e limiti al consumo del suolo), attraverso strategie/azioni idonee promosse in accordo con tutti i soggetti interessati.

F. Sistemi agricoli

In riferimento alle integrazioni documentali che il proponente ha sviluppato e depositato nel novembre 2012, sono state esaminate in particolare le proposte relative agli interventi di mitigazione e compensazione riconducibili fondamentalmente alla formazione di nuovi interventi forestali, miglioramento di sistemi forestali esistenti, formazione di nuove aree a brughiera e ricostituzione di vegetazione prativa.

Dal punto di vista del sistema agricolo gli interventi citati in genere non sottraggono in modo significativo aree adibite all'esercizio dell'attività agricola ad eccezione di un'area di circa una decina di ettari ricadente in Comune di Nosate tra il Canale Villoresi e la Via Roma. Si ritiene che il previsto nuovo intervento forestale per poter essere qualificato come compensazione dovrà essere progettato su superfici diverse da quella individuata, orientando le scelte prioritariamente su superfici da deimpermeabilizzare.

Si segnala inoltre il settore ricadente in Castano Primo a nord del canale Villoresi caratterizzato da superfici forestate interrotte da alcune limitate superfici agricole sulle quali sarebbero previste nuove formazioni a bosco. Questa scelta non risulta del tutto condivisibile considerate le funzioni ecotonali che le radure assumono all'interno delle foreste.

Pare inoltre fondamentale evidenziare che ad oggi, a fronte delle proposte di mitigazione e compensazione, non sia presente un quadro economico e la certezza della disponibilità delle aree, aspetti che devono necessariamente costituire parte integrante del progetto.

G. Master Plan e “Piano del verde”

Sui temi proposti dal Master Plan, in particolar modo sull’espansione a sud, con la costruzione della terza pista e del polo logistico, è opportuno richiamare il PTA Malpensa (l.r. 10/1999) che, seppur giunto a scadenza, aveva delineato una funzione specifica per le aree interessate, in conseguenza dell’ampliamento dell’aeroporto avvenuto alla fine degli anni ’90.

Il Volume Terzo, “Quadro progettuale”, inserito come allegato tecnico alla l.r. 10/1999, prevedeva al paragrafo 5 “Tutela e Valorizzazione Ambientale e Paesistica” obiettivi di compensazione ambientale, inserendo tra gli interventi prioritari di definitiva individuazione l’attuazione del “**Piano del Verde SEA**”, o “**Piano del Verde**”, in quanto riferito agli interventi di compensazione degli impatti derivanti dall’attuazione, avvenuta negli anni ’90, del progetto di ampliamento dell’aeroporto (“progetto Malpensa 2000”).

Venivano quindi considerate come aree prioritarie di compensazione parte delle aree a sud dell’attuale sedime aeroportuale (Tav. 3.4 sud), interessate sia dal progetto di terza pista che dal polo logistico. Per le stesse si prevedevano interventi di riforestazione (Tav. 3) e l’individuazione di percorsi ciclopedonali in coerenza con il *Quadro analitico conoscitivo* e con gli *Scenari di sviluppo* dove si sottolineava “l’esigenza di un attento consolidamento [delle aree a sud del sedime aeroportuale – ndr] in funzione dei coni di volo, ma anche in termini di compensazione per gli inevitabili impatti sulla vegetazione presente creati dal potenziamento del servizio aeroportuale”.

Il PTA Malpensa (l.r. 10/1999), seppur scaduto, sulla scorta di valutazioni che ponevano la compensazione degli effetti ambientali generati dal nuovo aeroporto Malpensa 2000, individuava una funzione specifica, a valenza ambientale, per le aree previste per l’espansione del sedime aeroportuale. Oggi, se dovessero venire meno quelle compensazioni, occorrerebbe non solo controbilanciare le esternalità ambientali derivanti dall’attuale Master Plan, ma considerare anche i carichi ambientali derivanti dall’attività aeroportuale attuale che le aree in questione erano e sono chiamate a compensare.

Nel merito, anche l’Ente gestore del Parco regionale della Valle del Ticino - all’interno del quale ricade l’intero sedime dell’aeroporto, attuale e prospettato - evidenzia che quanto contenuto nello s.i.a. dà conto dell’attuazione delle opere all’interno del sedime aeroportuale, ma allo stesso tempo rileva quanto previsto dal Piano del verde e non realizzato.

In particolare, va sottolineata la mancata realizzazione di quanto previsto dalla l.r. 10/1999 nella vasta area a sud dell’attuale sedime aeroportuale, interessata dalla Brughiera di Malpensa, considerata come “area di riforestazione” e come intervento prioritario, e interferita dalle previsioni del di Master Plan.

Relativamente alla tematica del verde, nello s.i.a. viene richiamato un progetto pilota da realizzare in attuazione del piano del Verde previsto dal Piano d’area di Malpensa. Tale intervento avrebbe permesso il recupero e miglioramento di circa 60 ha di bosco in fregio alla SS 336, in adiacenza all’abitato di Cardano al Campo, e la realizzazione e sistemazione di circa 10.000 m di piste e sentieri in terra battuta. Sembrerebbe che tale intervento venga a sovrapporsi con gli interventi di miglioramento e riqualificazione delle formazioni forestali riportate nella documentazione in esame e interessanti anche i boschi di Cardano al Campo.

Si rilevano inoltre altre sovrapposizioni tra quanto già previsto per Malpensa 2000, e non attuato, e gli interventi ora proposti come mitigazione nelle aree lungo il fiume Ticino presso l’ansa di Castelnovate (Vizzola Ticino) e in località Turbigaccio (Turbigio – Castano Primo; la tavola 3.4 nord della l.r. 10/1999 localizza un intervento di riforestazione nell’area del Vigano

che la documentazione integrativa di novembre 2012 destina invece a ricostituzione della brughiera.

Appare evidente anche da queste considerazioni che quanto già previsto come intervento di mitigazione e compensazione in riferimento alla realizzazione di “Malpensa 2000” non può essere riproposto come mitigazione e compensazione dei nuovi impatti derivanti dall’ulteriore ampliamento dell’aeroporto.

H. Considerazioni finali

L’area individuata dal Master Plan interessa un ambito molto rilevante per gli elementi naturalistici, riconosciuto anche come Sito Unesco, che rischia di essere compromesso. Sono infatti presenti importanti elementi di interesse comunitario (habitat e specie, tutelati dalle Direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE), la cui minaccia di degrado ha già provocato l’apertura di una Procedura d’Infrazione Comunitaria, che si sta attualmente cercando di comporre, mettendo a punto possibili forme di mitigazione e compensazione.

L’unicità di questi elementi è alla base di una proposta di riconoscimento da parte del Parco Lombardo della valle del Ticino di nuovo Sito di Importanza Comunitaria (SIC e ZPS), già inoltrata a Regione Lombardia, MATTM e CE, che insiste proprio su queste aree.

Nella documentazione presentata non compare un’ipotesi di progetto di gestione aeroportuale finalizzata a favorire l’adozione di specifiche misure per impedire e/o contenere il degrado degli habitat e delle specie che, riprendendo analoghe esperienze in ambito europeo, affronti adeguatamente le problematiche connesse alla coesistenza tra ambienti naturali ed infrastrutture legate alla mobilità: in tale contesto si rileva la necessità di prevedere la progettazione di una rete di monitoraggio riguardante più componenti (aria, suolo, vegetazione e fauna), in grado di perseguire il duplice obiettivo di monitorare le emissioni dovute al traffico aereo e veicolare e di valutare gli eventuali danni arrecati alla componente biologica degli ecosistemi.

In particolare:

- lo studio sull’impatto è carente di numerosi aspetti di analisi ed approfondimento sulle componenti di biodiversità, non prende in esame i possibili danni prodotti dagli inquinanti atmosferici su fauna e vegetazione, non prevede un piano di monitoraggio ambientale;
- anche in contrasto con quanto richiesto dalla metodologia UE circa le modalità per lo svolgimento degli studi di incidenza, non è stata proposta alcuna forma di soluzione alternativa in rapporto alla localizzazione delle componenti progettuali delle opere;
- gli interventi proposti come compensazioni appaiono del tutto inadeguati in quanto insufficienti in rapporto alle superfici proposte, inattendibili dal punto di vista tecnico/scientifico (possibilità di ricostituzione degli habitat perduti), privi della necessaria quantificazione economica e del loro valore ecologico e paesaggistico;
- le proposte di compensazioni si sovrappongono in parte con gli impegni compensativi già stabiliti da altre procedure (esempi: prescrizioni VIC del collegamento ferroviario T1-T2 e Tavole n.3, 3.4 Nord e 3.4 Sud del Piano del Verde del “Piano Territoriale D’Area Malpensa” - l.r.z n. 10 del 12 aprile 1999 dei quali non si analizza la compromissione);
- non è specificato se le aree per eseguire gli interventi di compensazione siano in disposizione di SEA e si evidenziano ipotesi di azione, difficilmente attuabili, tramite accordi con le proprietà od esproprio;
- gli interventi di ricostituzione della brughiera inoltre non sembrano offrire garanzie rispetto al conseguimento del generale obiettivo di ricostituzione dell’habitat nella sua complessità ecologica (corredo floristico, presenze faunistiche, catene trofiche, substrato pedologico)

facendo venir meno uno dei presupposti della Direttiva Habitat che si riferisce ai compiti degli stati membri in merito alla sorveglianza dello stato di conservazione di habitat e specie. Sarebbe quanto meno indispensabile proporre altre zone di potenziale intervento che garantiscano maggiormente la ricostituzione di una formazione dimensionalmente rilevante, stornando dal calcolo della quantificazione degli interventi le superfici individuate all'interno del sedime aeroportuale;

- la sottrazione di habitat di interesse comunitario connessa con gli interventi progettuali del Master Plan dovrebbe essere sostenuta da adeguate compensazioni/mitigazioni in grado di rispondere anche ai rilievi mossi dalla CE con la Procedura di infrazione;
- manca una chiara distinzione in relazione agli interventi definiti compensativi, tra quali costituiscano opere di compensazione forestale (derivate dalla trasformazione del bosco) e quali siano invece interventi di compensazione ecologica per la perdita di habitat e specie di interesse comunitario;
- non è affrontato il tema del consumo di suolo, che dovrebbe essere minimizzato, attraverso strategie/azioni idonee promosse in accordo con tutti i soggetti interessati, anche effettuando, ove possibile, la compensazione dei suoli fertili da impermeabilizzare, attraverso il ripristino di funzionalità ecologiche (permeabilità e produttività primaria vegetale) su aree ad oggi impermeabilizzate, per una estensione congrua e rapportata alla perdita dei suoli fertili consumati.