



Regione Lombardia

Giunta Regionale

Direzione Generale Ambiente e clima
U.O. Valutazioni e autorizzazioni ambientali

Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale statale relativa al progetto
Aeroporto di Milano Malpensa – Masterplan 2035

Proponente: ENAC.

Rif.: **ID-VIP: 5359**

Rif. istruttoria regionale: **“S.I.L.V.I.A.”: VIA 0198-MA**

Relazione istruttoria

approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la V.I.A. nella seduta n. 16 del 23.11.2022

[art. 7 del r.r. 2/2020]

1. Premessa	3
2. Localizzazione e caratteristiche del progetto.....	4
3. Inquadramento programmatico	2
4. Quadro ambientale e valutazioni degli impatti	3
4.1 Mobilità.....	3
4.2 Qualità dell'aria.....	4
4.3 Rumore	7
4.4 Aziende a Rischio Incidente Rilevante	8
4.5 Paesaggio	8
4.6 Componenti naturalistiche e biodiversità – Valutazione di incidenza	10
4.7 Ambiente idrico	15
4.8 Suolo	16
4.9 Terre e rocce da scavo.....	18
4.10Salute pubblica e sicurezza	19
5. Partecipazione al procedimento.....	19
5.1 Osservazioni	19
5.2 Pareri degli Enti interessati e degli Enti territoriali.....	20
6. Considerazioni conclusive e prescrizioni	22

6.1 Mobilità.....	21
6.2 Qualità dell'aria	22
6.3 Rumore.....	22
6.4 Paesaggio.....	23
6.5 Componenti naturalistiche e biodiversità – Valutazione di Incidenza.....	23
6.6 Ambiente Idrico.....	26
6.7 Suolo.....	26
6.8 Terre e rocce da scavo.....	27

1. Premessa

L'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), presentata da ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile – nel seguito Proponente, riguarda il Piano di Sviluppo Aeroportuale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan 2035".

La tipologia progettuale è quella di cui all'Allegato II alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006, punto 10, denominata "tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Il progetto, oltre agli interventi di riqualificazione/riordino del sedime aeroportuale esistente, prevede opere di ampliamento, con estensione del sedime nell'area a sud, e riqualifica della dotazione infrastrutturale airside e landside.

Di seguito sono riportati i passaggi principali dell'iter istruttorio caratterizzanti il procedimento di competenza statale:

- in data 30.06.2020, con nota prot. n. 49736/MATTM, il Proponente ha presentato all'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare istanza di pronuncia di compatibilità ambientale per il "Masterplan 2035" dell'aeroporto di Milano – Malpensa ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., comprensiva della Valutazione di incidenza di cui al D.P.R. 357/1997;
- in data 07.07.2020, verificata la completezza della documentazione trasmessa, il Ministero con propria nota prot. 52062/MATTM, acquista al protocollo regionale in atti T1.2020.27106 del 07/07/2020, ha dichiarato al Proponente ed alle Amministrazioni competenti la procedibilità dell'istanza;
- in data 08/07/2020 con nota prot. T1.2020.0027349, Regione Lombardia ha comunicato alle Amministrazioni locali interessate ed alla Commissione VIA regionale (CVIAR) la messa a disposizione della documentazione sul sito ministeriale, chiedendo contestualmente, ai sensi dell'art.6 comma 3 del r.r. 2/2020, l'espressione di eventuali contributi e/o richieste di integrazioni da ricomprendere nel parere regionale da rendere al Ministero;
- in data 30.09.2020 con nota prot. T1.2020.0040691, a seguito delle risultanze della prima fase istruttoria, acquisiti i contributi della CVIAR e viste le osservazioni pervenute da parte degli Enti locali, Regione Lombardia ha trasmesso al Ministero il proprio contributo, afferente alla fase di richiesta integrazioni del progetto e dello S.I.A. in argomento;
- in data 14.04.2021, con nota prot. 38041/MATTM, il Ministero ha comunicato al Proponente la necessità di acquisire, entro 30 giorni, integrazioni/approfondimenti alla documentazione già prodotta;
- in data 13.05.2021, con nota prot. 51149/MATTM, il Proponente ha richiesto una proroga dei termini di ulteriori 150 giorni, concessa dal Ministero in data 18.05.2021 con nota 52991/MATTM;
- in data 10.11.2021, con nota prot. 123002/MATTM, il Proponente ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta, al fine di riaprire la consultazione del pubblico;
- in data 16.11.2021, con nota prot. 126246/MATTM, il Ministero ha comunicato la messa a disposizione della documentazione integrativa prodotta, invitando le Amministrazioni e gli Enti interessati ad esprimersi entro i successivi 30 giorni, ponendo come termine per la presentazione delle osservazioni la data del 16.12.2021;
- in data 18.11.2021 con nota prot. T1.2021.0110757, Regione Lombardia ha comunicato alle Amministrazioni, agli Enti interessati ed alla CVIAR la nuova messa a disposizione della documentazione integrativa sul sito ministeriale, chiedendo contestualmente i relativi contributi per l'espressione del parere regionale al Ministero della Transizione Ecologica.

Nel corso dell'istruttoria regionale finalizzata a rendere il parere al competente Ministero, le Amministrazione e gli Enti interessati si sono espressi sulla documentazione integrativa prodotta dal Proponente nel novembre 2021, fornendo i propri contributi nei tempi stabiliti dall'Autorità competente statale.

In considerazione della complessità dell'opera e degli elementi attenzionati nel corso dell'istruttoria VIA, Regione Lombardia, a partire dal 2020, ha ritenuto opportuno attivare un tavolo di confronto con le Amministrazioni e gli Enti del territorio [Comuni del C.U.V. (Comune di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Comune di Ferno, Golasecca, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma

Lombardo e Vizzola Ticino), Provincia di Varese, Parco del Ticino, SEA/ENAC], al fine di conseguire il necessario equilibrio tra lo sviluppo di un'infrastruttura di rilievo strategico a scala nazionale ed internazionale, la tutela dell'ambiente e lo sviluppo territoriale in termini di positive ricadute economiche ed occupazionali.

A valle dei lavori svolti dal suddetto Tavolo, in data 6 giugno 2022, si è addivenuti alla sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra Regione Lombardia, Comuni del C.U.V., Provincia di Varese, SEA ed ENAC, attraverso cui sono stati definiti gli impegni assunti tra le parti.

Conseguentemente:

- in data 20.07.2022, il Proponente, con nota prot. n. 90498/MATM, ha trasmesso ulteriori integrazioni volontarie alla documentazione precedentemente depositata, tenendo conto anche di quanto definito nel citato Protocollo di Intesa;
- in data 25.07.2022, con nota prot. 92759/MATM, il Ministero ha comunicato la messa a disposizione della documentazione integrativa prodotta, invitando le Amministrazioni e gli Enti interessati ad esprimersi entro i successivi 30 giorni;
- in data 26.07.2022 con nota prot. T1.2022.0054763, Regione Lombardia ha comunicato alle Amministrazioni, agli Enti interessati ed alla CVIAR la nuova messa a disposizione della documentazione integrativa volontaria sul sito ministeriale, chiedendo contestualmente i relativi contributi per l'espressione del parere regionale al Ministero.

La documentazione analizzata e oggetto della presente istruttoria risulta essere quella resa disponibile sul sito web del Ministero della Transizione Ecologica.

2. Localizzazione e caratteristiche del progetto

L'aeroporto di Malpensa si colloca nell'alta pianura lombarda, nel settore sud-ovest della provincia di Varese e a nord-ovest della città di Milano, sui territori comunali di Cardano al Campo, Somma Lombardo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate e Vizzola Ticino, tutti afferenti alla Provincia di Varese.

L'aera interessata dall'ampliamento dell'aeroporto di Milano Malpensa ricade all'interno del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

L'Aeroporto dista circa 48 km dal centro di Milano e circa 130 km da Torino; il sedime occupa un'area di circa 1.220 ettari.

L'ambito, opportunamente infrastrutturato, è servito a nord ovest dalla SS336 'dell'Aeroporto della Malpensa', dalla SS 336dir 'Malpensa Boffalora' e dalla SP52, a sud dalla SP14dir (Direzionale Lonate Pozzolo-Molinelli - *dei Molinelli*) e della ferrovia che lo collega a Milano con un sistema passante "Malpensa Express" garantendo un treno ogni 15 minuti, in aggiunta alla possibilità di interscambiare con treni regionali a Milano Bovisio o tramite la linea TILO S50 Biasca-Bellinzona-Lugano-Varese-Malpensa a Busto Arsizio.

Inoltre, l'intervento 5.13 "Prolungamento linea ferroviaria", così come indicato nella tavola MP_015-1 "Configurazione finale", ossia l'intervento di realizzazione della nuova linea ferroviaria a doppio binario - per il quale è prossimo l'approntamento del cantiere-, andrà a completare l'accessibilità ferroviaria all'Aeroporto di Milano Malpensa. Tale progetto ferroviario, finanziato da risorse europee (a valere sul Programma CEF 2014-2020 [reti TEN-T]), da risorse statali, da risorse di Regione Lombardia (Piano Lombardia) e da risorse di SEA S.p.A., è stato approvato dalla Regione Lombardia con Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (P.A.U.R.) n. 1226 del 4 febbraio 2020, ai sensi dell'art. 27-bis del D. Lgs. 152/2006 e con decreto della D.G. Infrastrutture Trasporti e Mobilità sostenibile n. 8787 del 20 giugno 2022. Il completamento dell'accessibilità ferroviaria all'Aeroporto di Malpensa riveste pertanto un'importanza strategica per il territorio della Regione, come peraltro attestato dall'inserimento dell'intervento tra le opere essenziali per lo svolgimento dei Giochi Olimpici invernali Milano-Cortina 2026.

Considerata la necessità emersa di ampliare/razionalizzare l'infrastruttura esistente entro il 2035, valutata prioritariamente la possibilità di potenziare i servizi all'interno dell'attuale sedime, il Proponente, a valle dello studio delle alternative valutate, ha ritenuto opportuno sviluppare i servizi tecnici e i Terminal 1 e 2 all'interno dell'attuale perimetro, mentre la soluzione ritenuta percorribile per il potenziamento dell'area cargo è ricaduta su un'area (denominata alternativa 7) esterna all'attuale perimetro aeroportuale e posta a SUD del tracciato della SP14dir, in comune di Lonate

Pozzolo.

Il nuovo Masterplan è stato sviluppato tenendo conto delle seguenti principali linee di indirizzo:

- razionalizzare gli assetti funzionali dello scalo di Malpensa;
- adeguare quali-quantitativamente le dotazioni aeroportuali al fine di rispondere alla domanda di traffico passeggeri e di traffico merci;
- ridurre quanto più possibile l'utilizzo di aree esterne al sedime, nonché, individuare soluzioni che limitino gli impatti sul territorio circostante (disturbo da rumore, inquinamento atmosferico, ricadute sul sistema idrico, ecc.);
- migliorare l'accessibilità allo scalo.

Il progetto, pertanto, prevede in sintesi opere di ampliamento (estensione del sedime nell'area a sud), riqualifica della dotazione infrastrutturale airside e land side, delle strutture edilizie a servizio dell'attività aeroportuale, nonché, interventi di riordino del sistema della viabilità interna e miglioramento dell'accessibilità allo scalo.

A seguito della sottoscrizione del Protocollo di Intesa del 06.06.2022 di cui sopra, il Proponente nella documentazione integrativa volontaria depositata per meglio rispondere a quanto definito nello stesso protocollo e per meglio rispondere alle richieste degli enti sottoscrittori, ha in sintesi:

- confermato l'alternativa 7 quale unica soluzione possibile per l'ampliamento dell'area Cargo, con limitazione dell'espansione del sedime aeroportuale a 44 ha strettamente necessari per la realizzazione dell'espansione cargo (piazzole e magazzini);
- recepito il decreto di Vincolo "CASCINA MALPENSA" del Ministero della Cultura – Segretariato Generale - Segretariato Regionale per la Lombardia, e la sua conseguente enucleazione dalle aree di intervento;
- definito la nuova configurazione in categoria "C" della deviazione della SP 14dir in stretta aderenza all'espansione della nuova area Cargo;
- previsto la fruizione pubblica nelle aree a sud-est (margine orientale) non strettamente necessarie all'esercizio aeroportuale e rifunzionalizzazione delle aree di sedime a sud-ovest (margine occidentale) precedentemente destinate a "area per futuri sviluppi infrastrutturali" ora destinata a campi fotovoltaici;
- rimodulato gli interventi previsti nelle tre fasi di espansione del masterplan (1° fase 2019- 2025; 2° fase 2026 – 2030; 3° fase 2031 – 2035) con anticipazione in fase 1 della realizzazione di una parte delle infrastrutture originariamente previste nella fase 2 (magazzino cargo).

La figura di seguito riportata rappresenta la soluzione progettuale del Masterplan aeroportuale Malpensa 2035, definita anche a valle della sottoscrizione del Protocollo di Intesa del 06.06.2022, oggetto della presente istruttoria.

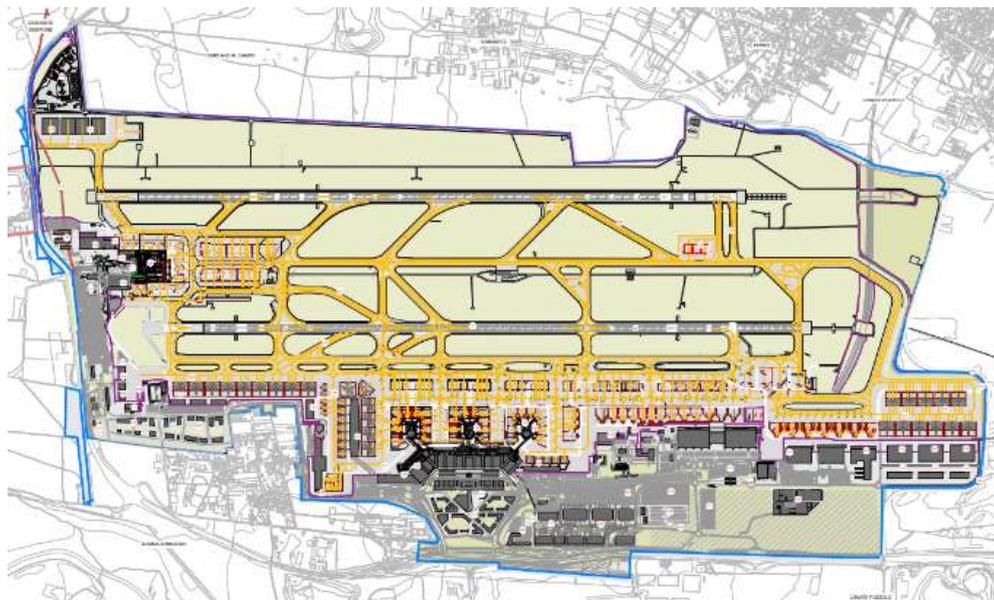


tavola di Masterplan "MP_015 Stato di Progetto - Configurazione finale – revisione 1" (integrazioni volontarie luglio 2022).

In relazione all'ipotesi progettuale prescelta da ENAC (Ente preposto a garantire la sicurezza del volo e dei passeggeri in ambito aeroportuale) si prende atto, così come evidenziato anche nel Protocollo di Intesa, che nel confronto tra le diverse alternative di sviluppo dell'area cargo l'alternativa 7, a sud del sedime aeroportuale, (rispetto alle alternative considerate: 2 e 2A; 4 e 4A; 8, e successivamente 9) è ritenuta da SEA e ENAC quella più rispondente agli standard progettuali delle infrastrutture air-side definiti a livello internazionale (ICAO, EASA) e l'unica idonea a garantire la piena sicurezza nella movimentazione degli aeromobili.

3. Inquadramento programmatico

Il Piano Nazionale degli Aeroporti ha individuato le infrastrutture aeroportuali di interesse nazionale, scelte sulla base di criteri riconducibili al ruolo strategico, all'ubicazione territoriale, alle dimensioni e alla tipologia del traffico e all'inserimento delle previsioni dei progetti europei della "Rete trans-europea dei trasporti". In questo scenario, l'aeroporto di Malpensa ricade tra i:

- 10 bacini di traffico, con 38 aeroporti di interesse nazionale;
- 12 aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica a scala nazionale;
- 3 aeroporti che rivestono il ruolo di gate intercontinentali.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia, approvato con DCR n. 766 del 26 novembre 2019 - BURL n. 50 del 14/12/2019, definisce, tra gli obiettivi di strategia regionale, lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo con l'articolazione dei differenti ruoli per gli scali: Milano Linate (city airport di Milano), Bergamo Orio al Serio (collegamenti low cost nazionali ed internazionali e courier), Brescia Montichiari (cargo e riserva di capacità) e Malpensa come aeroporto di carattere intercontinentale.

Il Masterplan o Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) rappresenta lo strumento di previsione, pianificazione programmazione degli interventi di sviluppo di un aeroporto riconosciuto dalla normativa vigente ed è propedeutico alla realizzazione delle opere da attuare all'interno dei sedimi aeroportuali di proprietà dello Stato. Lo strumento di pianificazione è disciplinato dal DL 251/95 (convertito in L 351/95), che nell'articolo 1 comma 6 stabilisce che l'approvazione dei PSA comporta dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e di urgenza, costituisce variante agli strumenti urbanistici esistenti ed assorbe la compatibilità urbanistica di tutti gli interventi in esso previsti. Il Masterplan vigente è quello prodotto nel 1985 (Malpensa 2000 PRG).

L'area del sedime aeroportuale e la sua espansione a SUD ricadono all'interno del Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino, in aree soggette a tutela paesaggistica in forza del D.lgs 42/04, art. 142 comma 1 lett. f) e g), non sono direttamente interessate da aree naturali protette nazionali (L. 394/1991) e/o comunitarie (siti della Rete Natura 2000).

La Nuova Area Cargo in progetto si trova a pochi chilometri di distanza dai Siti della Rete Natura 2000 ricompresi nel Parco Regionale del Ticino (ZPS IT2080301 Boschi del Ticino, ZSC IT2010010 Brughiera del Vigano, la ZSC IT2010011 Paludi di Arsago, la ZSC IT2010012 Brughiera del Dosso, la ZSC IT2010013 Ansa di Castelnovate e la ZSC IT2010014 Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate), e interessa direttamente l'area di brughiera; ai sensi dell'art. 10.3 del D.lgs. 152/2006, la procedura di VIA comprende anche la procedura di Valutazione di Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997, di competenza ministeriale.

In riferimento al Piano Paesaggistico Regionale (PPR) vigente, l'area interessata dal Masterplan 2035 dell'aeroporto di Malpensa appartiene all'Unità Tipologica di Paesaggio della fascia dell'alta pianura asciutta, ambito in cui si collocano i comuni della provincia di Varese interessati dal sedime dell'aeroporto: Ferno, Somma Lombardo, Lonate Pozzolo, Samarate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Vizzola Ticino. L'alternativa 7 sviluppata dal Proponente ricade nell'area della brughiera, ambito di particolare interesse naturalistico per il quale gli indirizzi di tutela del PPR prevedono la salvaguardia nella sua residuale integrità, impedendone l'aggressione ed erosione dei margini, in favore di interventi di riforestazione e, comunque, difendendola da interventi di trasformazione o di urbanizzazione che possano comprometterne l'estensione e l'equilibrio.

4. Quadro ambientale e valutazioni degli impatti

4.1 Mobilità

A seguito di specifica richiesta di integrazioni, la documentazione è stata completata con approfondimenti trasportistici basati su un'ampia disponibilità di banche dati riferiti al periodo immediatamente antecedente il periodo pandemico (2018, 2019), in quanto rilievi più recenti non avrebbero potuto essere considerati rappresentativi e adeguati alla ricostruzione dell'andamento "tipico" del traffico che interessa la rete stradale dell'area oggetto di studio.

Per ognuna delle tre fasi di prevista attivazione del Masterplan (2025, 2030, 2035) è stata sviluppata la modellizzazione di due scenari:

- uno scenario "*di riferimento*", che tiene conto degli interventi previsti dal quadro programmatico regionale la cui attuazione sia prevedibile nell'anno di riferimento stesso,
- e uno scenario "*di progetto*", che considera, oltre agli interventi previsti nel quadro programmatico, anche quelli di progetto nel Masterplan e i flussi generati/attratti dalle nuove funzioni dello stesso.

È stato inoltre modellato uno "*scenario di cantiere*", integrando la domanda con anche i flussi previsti per i mezzi di cantiere al 2025, e uno "*scenario di progetto aggiuntivo*" al 2035, con alcune opere in discussione la cui attuazione è presumibile nel lungo periodo.

Gli esiti sono stati rappresentati, per ciascuno scenario analizzato, fornendo i valori in termini numerici sulle singole aste valutate ed i flussogrammi del rapporto flusso/capacità relativi al grafo stradale; inoltre il Proponente ha prodotto i raffronti grafici fra lo stato di fatto e ciascuno degli scenari di progetto, la valutazione quantitativa dei livelli di servizio (LOS) attesi per ciascuno degli scenari analizzati e il calcolo della capacità residua delle rotatorie per gli scenari di progetto corrispondenti agli orizzonti temporali 2025, 2030 e 2035.

Gli interventi modellati nell'ambito dello scenario di progetto "aggiuntivo" al 2035 sono stati successivamente discussi e valutati nell'ambito di tavoli istituzionali e tecnici coordinati da Regione Lombardia e con la partecipazione degli Enti territoriali direttamente coinvolti; con la sottoscrizione del Protocollo di Intesa del 06.06.2022 (al quale si rimanda), si è definito un ordine di priorità per le opere (Gruppo 1 "interventi di livello locale" e Gruppo 2 "interventi di livello sovralocale) ed i relativi impegni a carico dei diversi soggetti per poterne trarre la realizzazione. In particolare, con la sottoscrizione del Protocollo, SEA si è impegnata a redigere a propria cura e spese tutti i livelli di progettazione delle infrastrutture stradali di livello locale indicate nel Protocollo stesso. Il coordinamento fra tutti i soggetti firmatari permetterà di effettuare, in una fase successiva e nell'ambito di un separato iter, maggiori valutazioni volte a favorire l'attuazione di tali opere. La progettazione di tutti i livelli progettuali delle infrastrutture stradali di livello locale, come indicato nel Protocollo citato, dovrà pertanto essere ricompresa fra gli impegni da prevedere in capo al Proponente.

Infine, lo studio trasportistico comprende uno scenario di modellazione per l'approfondimento delle infrastrutture previste nell'ambito del progetto di Piano attuativo "Malpensa Business Park", che concerne la realizzazione di una nuova struttura commerciale e funzioni terziarie localizzate tra lo svincolo del Terminal 1 ed il comune di Vizzola Ticino (VA), recentemente sottoposta alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA regionale; i risultati degli approfondimenti trasportistici evidenziano come, sebbene gli effetti dell'attuazione degli interventi del Masterplan comportino una crescita generalizzata del traffico veicolare sulla rete, si evidenzia la capacità delle opere del quadro programmatico di attrarre quote importanti di flussi veicolari, evitando che la crescita tendenziale del traffico vada a ripercuotersi negativamente sulla viabilità dei contesti più urbanizzati. In particolare, la realizzazione del secondo Lotto della Variante alla SS 341 (c.d. "variante di Samarate") da parte del soggetto attuatore ANAS permetterà di sgravare la SS 336 e la SS336 dir di una parte importante dei flussi di attraversamento nord-est sud-ovest e viceversa.

La crescita di domanda è presente anche sulle direttrici di accesso allo scalo per effetto dell'incremento del traffico, passeggeri e merci, che interessa l'aeroporto, con particolare riferimento alla SS 336 ed alla SS 336dir; dalle verifiche condotte sui livelli di servizio emergono, in particolare, una criticità per la rampa di uscita dalla SS 336dir in direzione sud verso il c.d. "toro"

(anello di distribuzione all'interno dell'aeroporto), che passa da un livello di servizio 'D' nello scenario attuale ad un livello di servizio 'F' negli scenari al 2030 e al 2035, e una criticità per la rampa di ingresso dalla SS 336 verso nord di collegamento verso il "toro", che passa da un livello di servizio 'C' nello scenario attuale ad un livello di servizio 'E' nello scenario al 2035, con situazioni di elevato accodamento.

Per tali ragioni si ritiene necessario che:

- vengano concordati con ANAS i progetti di ampliamento a doppia corsia della rampa della SS 336dir "uscita dir sud" di collegamento verso il "toro" e della rampa di ingresso dalla SS 336dir "uscita dir nord" di collegamento verso il "toro", prevedendo che la loro attuazione sia ricompresa fra gli impegni da porre in capo al Proponente nell'ambito del presente Masterplan Aeroportuale e, conseguentemente, nei piani di investimento della società SEA;
- nel caso della rampa della SS 336dir verso sud di collegamento verso il "toro", tali interventi dovranno essere coordinati anche con gli interventi previsti nell'ambito del progetto "Malpensa Business Park" ed il Proponente si dovrà raccordare fin da subito con ANAS e con l'operatore del 'Malpensa Business Park' per il necessario coordinamento con il progetto già assentito in quest'altro procedimento (verifica assoggettabilità a VIA di competenza regionale).

Si ritiene inoltre che:

- la nuova configurazione prevista presso i Terminal 1 e 2 per gli stalli destinati alle linee automobilistiche esercite ai sensi del Regolamento Regionale n. 8/2015 e alle linee di trasporto pubblico locale afferenti all'aeroporto di Malpensa debba essere definita in preventiva condivisione con l'Agenzia per il TPL di Como-Lecco-Varese;
- qualora le modifiche previste alla viabilità interna dovessero interessare percorsi ed aree adibite a capolinea o fermate utilizzati dalle linee aeroportuali e/o dalle linee di TPL, le stesse dovranno essere opportunamente verificate con la medesima Agenzia per il TPL ai fini degli accertamenti relativi alla sussistenza delle condizioni di sicurezza ai sensi del D.P.R. n. 753/1980;
- si raccomanda, infine, di attenersi alle indicazioni esplicitate nel Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli Elettrici (PNIRE, aggiornamento approvato con DPCM del 18.4.2016) e di prendere in considerazione l'adesione/utilizzo di ECOMOBS - l'Ecosistema della mobilità sostenibile di Regione Lombardia - che mappa in maniera certificata la localizzazione delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici presenti sul territorio regionale, base per una pianificazione e programmazione della rete allineata (in termini numerici e di potenza delle colonnine) con quanto già il territorio offre.

La Provincia di Varese segnala che, per quanto riguarda la nuova configurazione della SP14dir è stata proposta una strada di tipo C1 nel solo tratto interessato dall'espansione aeroportuale, con sezione stradale di mt. 10,50 ed una pista ciclabile di mt 3,00 in sede protetta e con limite di velocità massima a 70m/h, mentre resta invariato il tratto successivo fino all'intersezione con la SP40, con sezione stradale inferiore a mt 6. Il PTCP della Provincia di Varese individua come critico il tratto terminale ad est della SP 14dir, fino all'intersezione con la SP 40; la SP14dir, nel suo assetto finale proposto, avrebbe una brusca riduzione della sezione stradale proprio a ridosso del tratto ritenuto critico dal PTCP di Varese. Pertanto:

- si ritiene che intervenire su tutto il tratto della SP14dir, adeguando il calibro stradale ad una strada di categoria C2 (larghezza pari a 9,50 m) fino all'intersezione con la strada comunale, garantirebbe la necessaria sicurezza di circolazione stradale. Il miglioramento porterebbe a far diventare la SP14 dir una valida alternativa alle altre arterie stradali, consentendo di non caricarle ulteriormente del traffico indotto;
- si ritiene che il progetto debba garantire un miglior coordinamento temporale e dimensionale della fase prodromica di compensazione con la fase 1 di espansione e ridurre gli impatti non strettamente necessari allo sviluppo aeroportuale nella prima fase, attraverso la realizzazione di un tracciato temporaneo della SP14dir più in aderenza alle aree di intervento;
- sempre al fine di migliorare l'assetto viabilistico circostante l'aeroporto, si chiede di valutare l'estensione della riqualificazione stradale fino alla SP40, eventualmente, ricomprendendo anche la modifica dell'intersezione tra la SP14dir e la SP 40.

4.2 Qualità dell'aria

In merito alla fase di esercizio, le sorgenti considerate nello studio sono:

- il traffico aeronautico, valutato sia per le fasi di volo sia per le fasi di circolazione a terra;
- il traffico stradale, distinto in traffico complessivo e traffico indotto dalle attività aeroportuali (ovvero quella componente del traffico totale legata ai movimenti di autoveicoli che trasportano merci, personale o passeggeri da e per l'aeroporto), e i parcheggi gestiti dello scalo;
- gli impianti di produzione di energia di proprietà del gestore aeroportuale.

In riscontro alle richieste di integrazioni, il Proponente:

- ha fornito un aggiornamento dello studio di impatto sulla qualità dell'aria svolto dall'Università Bicocca (Allegato 22); i modelli e le ipotesi adottate si ritengono adeguate. Vengono riportate le ricadute stimate (media annua) presso due recettori individuati dal proponente (Case Nuove e Tornavento) per lo scenario 2035 e la variazione percentuale rispetto allo scenario 2018; si osserva che da ante (scenario 2018) a post operam (scenario 2035) le concentrazioni degli inquinanti presso i due recettori citati diminuiscono, fatta eccezione per gli SOx, che tuttavia mostrano incrementi di concentrazione stimati considerati non significativi;
- in merito al rispetto dei 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ medi giornalieri di PM10 da non superare per più di 35 volte l'anno, dei 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ orari di NO2 da non superare per più di 18 volte l'anno, dei 350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ orari di SOx da non superare per più di 24 volte l'anno e dei 125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ medi giornalieri di SOx da non superare per più di 3 volte l'anno, nello studio è precisato che per lo scenario del 2018 questo avviene per tutti i suddetti inquinanti eccetto per l'NO2 per il quale si registrano delle situazioni di potenziale superamento in alcuni tratti della SS336 (unicamente in prossimità della sede stradale) e in testata pista 35L.

Per quanto riguarda i limiti short term nello scenario al 2035, nello studio è riportato che non si evincono situazioni critiche eccezion fatta per l'NO2, con un significativo aumento dei punti di potenziale superamento nell'area a sud-ovest dello scalo, effetto principalmente dell'aumento del traffico aereo.

Nello scenario di progetto al 2035, è precisato che il fleet-mix risulta inalterato rispetto a quello del baseline, fattore cautelativo rispetto ai prevedibili benefici del processo di innovazione tecnologica, mentre per le sorgenti del traffico veicolare, i fattori di emissione sono stati ricalcolati dismettendo le categorie Euro da 0 a 3, dunque, a fronte di un aumento dei flussi di circa il 15% per gli archi considerati, si hanno significative riduzioni grazie allo sviluppo tecnologico dei mezzi.

Per quanto riguarda lo scenario al 2018, i valori medi annui simulati presso gli abitati più prossimi alle sorgenti, posti a confronto con le soglie di significatività definita sulla base dell'approccio dell'Agenzia Ambientale britannica -UK Environmental Agency, ripreso anche dalle Linee Guida di ISPRA (ove normati) risultano sopra la soglia di non significatività ma sotto i relativi limiti. Per lo scenario al 2035, i valori medi annui simulati presso gli abitati di Case Nuove e Tornavento, pur restando sopra la soglia di significatività ove applicabile, risultano in diminuzione per tutti gli inquinanti, a eccezione degli SOx che sono in incremento per effetto della crescita del traffico aereo.

Per una valutazione dei valori di concentrazione totali (ovvero comprensivi di tutte le altre sorgenti non considerate nelle simulazioni) presso taluni punti presi a rappresentazione dei centri abitati limitrofi lo scalo, nella documentazione si è sommato a un livello di concentrazione, ritenuto indicativo del valore di fondo della qualità dell'aria delle zone appena al di fuori del sedime aeroportuale (l'analisi è effettuata solo sui valori medi annui, ed è stato considerato il livello medio annuo della centralina ARPA di Ferno), il delta di concentrazione degli inquinanti calcolato come differenza tra scenario 2035 e scenario 2018. Il delta di CO e PM10 risultano generalmente nulli o in lieve decremento, mentre per NO2 a seconda dei punti considerati vi sono decrementi o incrementi (con un aumento massimo di poco meno di 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$); i valori totali stimati resterebbero comunque sotto i limiti di legge annui ove applicabili.

Rispetto alla richiesta di approfondimento sulle variazioni fra scenario progettuale e programmatico, nelle risposte del proponente è indicato che: "in riferimento al traffico aereo lo scenario programmatico e quello progettuale sostanzialmente coincidono poiché il Masterplan non prevede interventi per aumento di capacità delle infrastrutture di volo, ma interventi per evitare il degrado dei livelli di servizio di queste e dei terminal. Di conseguenza anche il traffico stradale originato/destinato all'aeroporto non presenta la differenziazione tra scenario programmatico e progettuale;

- ha effettuato un nuovo studio emissivo e dispersivo dell'impatto delle opere di cantiere considerate cautelativamente svolte contemporaneamente (Allegato 38):
 - il rateo emissivo complessivo riportato per ciascuna area di lavoro è sensibilmente superiore ai valori stimati nel precedente studio (41 – 43 mg/s contro 0,1 – 2 mg/s) e si ritiene possa essere considerato sufficientemente cautelativo;
 - i valori più elevati di ricaduta di PM10 derivante dalle attività di cantiere sono localizzati in prossimità delle aree di cantiere relative alla realizzazione della Airport City; dai risultati della simulazione emerge che le ricadute stimate presso i recettori individuati dal proponente in termini di massimo giornaliero, possono essere definite non significative presso tutti e sette i recettori, secondo l'approccio dell'Agenzia Ambientale britannica (UK Environmental Agency), ripreso anche dalle Linee Guida di ISPRA, le quali affermano che sono da considerarsi non significativi impatti inferiori all'1% del corrispondente valore limite long term o inferiori al 10% del valore limite short term. Si rileva, per chiarezza, che impatti superiori non sono di per sé significativi ma, semplicemente, non possono essere preliminarmente considerati trascurabili. Per una valutazione dell'impatto long term sarebbe stato opportuno riportare le ricadute anche in termini di media annua, per valutare se presso i recettori i valori risultino o meno inferiori all'1% del valore limite annuale del PM10 (pertanto non significativi);
 - in relazione all'impatto di traffico veicolare e sovrapposizione traffico cantiere ferrovia (Malpensa T2-Gallarate), è stato preso in considerazione il caso più critico, pari alla somma del maggior contributo derivante dalle due attività di cantiere (ampliamento aeroporto Malpensa e realizzazione linea ferroviaria); le ricadute short term delle emissioni veicolari stimante dovute alla cantierizzazione possono essere considerate non significative, non vengono riportate invece le ricadute in termini di media annua, anche se, considerate le ricadute medie orarie stimate è presumibile che siano anch'esse non significative;

Nella documentazione sono proposte alcune misure mitigative relative a tale fase; in aggiunta a ciò, si richiede:

- Il lavaggio delle ruote (e se necessario della carrozzeria) dei mezzi in uscita dal cantiere verso la viabilità ordinaria;
 - 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 20/30 km/h);
 - lo stoccaggio di cemento, calce e di altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento deve essere effettuato in sili e la movimentazione realizzata, ove tecnicamente possibile, mediante sistemi chiusi;
 - nelle giornate di intensa ventosità (velocità del vento pari o maggiore a 10 m/s) le operazioni di escavazione/movimentazione di materiali polverulenti dovranno essere sospese.
- relativamente al PMA, che ha recepito e integrato quanto richiesto nel SIA-PMA-01, si rilevano alcune osservazioni di carattere generale:
 - rispetto ai limiti normativi, nella tabella 4.1 non sono riportati quelli relativi a benzene e B(a)P, che di fatto verranno anche misurati,
 - si specifica che verranno utilizzati campionatori passivi ma non viene detto esplicitamente quali inquinanti saranno misurati con essi (presumibilmente NO₂),
 - nelle campagne AO e PO deve essere garantito un rendimento del 90%, come da normativa,
 - per quanto riguarda i punti di monitoraggio, che dovranno essere concordati con ARPA, occorre specificare che saranno cercati non solo nelle zone di massima ricaduta degli inquinanti (come da studio SIA) ma considerando anche le residenze e la presenza di ricettori sensibili.

In riscontro alle integrazioni volontarie depositate dal Proponente, si osserva che tra le azioni di mitigazione è stata inserita la riattivazione delle stazioni/centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria di Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, come previsto dal Protocollo di Intesa del 06.06.22. Al fine di rendere la loro riattivazione utile ai rilievi da effettuare, dovrà essere concordato con ARPA:

- un'eventuale rilocazione delle stesse, ancorché nei comuni di Lonate Pozzolo e Somma

Lombardo, analizzando se le posizioni ove erano localizzate le due stazioni siano ancora adeguate;

- l'eventuale necessità di nuove strutture per le due stazioni (sicuramente obsolete al momento);
- la definizione dei parametri da misurare, che può essere opportuno aggiornare rispetto a quanto a suo tempo rilevato;
- la stipula di una convenzione per la loro gestione, anche al fine di disciplinare i relativi costi che SEA si è assunta con la sottoscrizione del Protocollo di intesa del 06.06.2022 e che non potranno rimanere in carico di ARPA.

4.3 Rumore

Il progetto è accompagnato da documentazione di previsione di impatto acustico, opportunamente integrata, impostata in termini di confronto tra ante e post operam e nella quale, oltre all'impatto del rumore aeronautico è stato studiato anche l'impatto da traffico veicolare indotto dall'esercizio dell'attività aeroportuale.

Ai fini della compatibilità ambientale dal punto di vista acustico non si dovranno verificare, per quanto riguarda il rumore aeroportuale e per effetto dell'opera in progetto, transizioni, tra ante e post operam nell'esposizione di recettori residenziali (o assimilabili), da valori di Lva minori o uguali a 65 dB(A) a valori maggiori di 65 dB(A).

Dovrà essere effettuato un monitoraggio della evoluzione della esposizione al rumore aeroportuale dei recettori utilizzando il sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale del gestore dell'aeroporto e gli aggiornamenti annuali delle linee di isolivello di Lva predisposte annualmente da ARPA, ai sensi della legge regionale 13/01, con il volato reale. Dovrà essere verificato annualmente, con apposita relazione da trasmettere a Regione Lombardia (direzione competente in materia di rumore) che lo sviluppo aeroportuale oggetto della procedura in questione non determini situazioni di incompatibilità sopra dette e, se del caso, la relazione dovrà individuare le misure correttive necessarie a seguito del monitoraggio e i tempi della loro attuazione.

Per quanto riguarda il rumore da traffico veicolare indotto, ai fini della compatibilità ambientale dal punto di vista acustico, non dovranno verificarsi transizioni tra ante e post operam da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore o incrementi apprezzabili nel post operam di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti.

Dall'esame della documentazione di impatto acustico, come integrata con approfondimenti relativi al rumore da traffico veicolare indotto, da quanto riportato dall'estensore risulta:

- la linea di isolivello a 65 dB(A) di Lva del rumore aeroportuale relativa allo scenario di progetto 2035 (post operam), risulterebbe non estendersi oltre quella relativa allo scenario di riferimento (ante operam) del 2018, così da non determinare nuove situazioni di incompatibilità. Dalle tabelle di raffronto che riportano, Comune per Comune, i recettori all'interno delle aree individuate dalla linea di isolivello suddetta, si osserva anzi una riduzione nel numero di recettori esposti a livelli di rumore superiori a 65 dB(A) di Lva tra scenario ante operam e scenario post operam;
- per quanto riguarda il rumore da traffico veicolare indotto possono essere tratte considerazioni dalle tabelle fornite con la documentazione integrativa nelle quali sono riportate, per gli scenari 2018 e 2035, stime, in corrispondenza di recettori, del rumore da traffico veicolare complessivo e del rumore da traffico veicolare definito residuo, cioè depurato della componente attribuibile all'indotto di traffico veicolare dovuto all'aeroporto; l'estensore dello studio, confrontando i valori riportati nelle tabelle con particolare riguardo a quelli relativi al rumore da traffico veicolare complessivo e residuo argomenta la insussistenza di situazioni di incompatibilità ambientale dal punto di vista acustico attribuibili al progetto.

Rispetto al monitoraggio del rumore stradale, devono trovare applicazione le attività previste nel relativo Piano di Monitoraggio, implementando i punti di monitoraggio che dovranno corrispondere alle postazioni individuate per lo svolgimento della campagna di misure effettuata nei mesi di marzo e aprile 2017.

Dovranno inoltre essere previsti ulteriori punti di indagine uno in via Papa Giovanni XXIII a Cardano al Campo, un secondo a Vizzola Ticino, sulla viabilità interessata dalla realizzazione del Malpensa Business Park ed un terzo in corrispondenza del sistema di accessibilità – viabilità a Cargo City. Si

ritiene, infine, necessario che il monitoraggio acustico contempli anche i ricettori sensibili soggetti agli effetti più significativi derivanti dall'aumento dei volumi di traffico stradale, adottando tecniche e modalità di misura che, qualora non rispondano a quanto stabilito dal D.M 16.3.98, abbiano comunque un'estensione temporale significativa.

Considerato il tempo occorrente al termine delle opere in progetto, si prescrive l'eventuale aggiornamento/revisione del PMA alla luce delle possibili variazioni tecnico-scientifiche-urbanistiche-normative-ambientali che potrebbero intervenire nel corso degli anni, nonché l'impegno ad effettuare ulteriori monitoraggi (oltre a quelli previsti), qualora richiesti dall'Autorità Competente e/o dalle Amministrazioni Comunali, a seguito di segnalazioni da parte dei cittadini eventualmente esposti alla rumorosità derivante dalla realizzazione delle opere.

Si prescrive che vengano implementate delle procedure di verifica delle violazioni, da parte degli aeromobili, delle procedure antirumore stabilite in particolare per i decolli e i sorvoli a tutela della popolazione interessata dall'impatto del rumore aeroportuale.

Al fine del miglioramento e velocizzazione del sistema di condivisione delle rilevazioni acustiche e dei tracciati radar, per evitare problemi connessi con eventuali imprecisioni nelle tracce dovranno essere implementati specifici controlli per le tracce delle tre settimane di maggior traffico.

4.4 Aziende a Rischio Incidente Rilevante

Si prende atto che l'applicazione dei criteri di valutazione di compatibilità territoriale, in relazione agli scenari incidentali ipotizzati per il Deposito DISMA S.p.A. con i criteri stabiliti dal DM 9 maggio 2001 "*Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante*", sembrerebbe portare alla conclusione di completa accettabilità dell'insediamento nel contesto ambientale attuale.

Le aree di impatto esterne al Deposito carburanti in caso di accadimento del massimo incidente credibile, fino alla massima estensione della terza zona di danno (irraggiamento) per lo Scenario A, sono classificate di Categoria E - aree con insediamenti industriali, artigianali, agricoli e zootecnici - quindi compatibili con quanto indicato nella documentazione di progetto.

4.5 Paesaggio

Si prende atto delle motivazioni espresse a sostegno della scelta dell'ampliamento dell'area Cargo nella zona della Brughiera, nonché dei contenuti espressi nel Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 06.06.2022.

La prevista riduzione della superficie destinata al traffico merci da includere nel perimetro aeroportuale, da 90 ha a 44 ha, consente la salvaguardia di una maggiore area di Brughiera, da destinare ad interventi di compensazione, ai quali si aggiunge un'ulteriore porzione a sud, di circa 30 ha, in prossimità della SS 336dir, massimizzando la resa delle opere compensative sia in termini di superficie che di numero degli habitat di intervento (come specificato nell'Allegato *INT 105 Pianificazione strategica degli interventi di compensazione*). Nel medesimo Allegato progettuale vengono dettagliatamente descritte le varie fasi operative per le opere di compensazione, al fine di implementare e preservare gli elementi della Brughiera, attraverso l'impiego di diverse tecniche e specifiche fasi temporali, compresa la gestione post-operam, per evitare fenomeni di depauperamento.

La nuova destinazione a parco fotovoltaico dell'area a sud-ovest del sedime aeroportuale, pur configurandosi quale strumento di sviluppo di fonti energetiche rinnovabili, anche ad uso degli EE.LL., rappresenta un elemento di "criticità" per gli aspetti di impatto paesaggistico e di percezione visiva dal più ampio contesto territoriale. Escludendo il fatto che i pannelli sono altamente percepibili dagli aeromobili, luogo di primaria osservazione del territorio, si condivide comunque la scelta della localizzazione degli stessi su una parte di territorio attualmente compromesso e in stato di abbandono.

- Al fine di limitare l'impatto visivo, si ritiene necessario che tali impianti siano adeguatamente mitigati e separati dai previsti percorsi di fruizione, mediante l'introduzione di schermature vegetali poste nell'immediato intorno, nel rispetto delle esigenze tecniche e di sicurezza.

Pur valutando positivamente la nuova configurazione della SP14dir, prevista in affiancamento stretto all'espansione sud del sedime aeroportuale, resta comunque in diretta relazione con le aree di nuova ricompensazione naturalistica della Brughiera.

- Si ritiene, pertanto, necessario prevedere, nella fase di definitiva realizzazione della SP 14dir, un'adeguata fascia "tampone" di mitigazione dell'inquinamento, non solo acustico ed atmosferico, ma anche paesaggistico e naturalistico rispetto agli habitat presenti nella Brughiera.

Le previsioni del Masterplan Malpensa 2035 sono coerenti con le indicazioni del "*Progetto di rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa*", approvato dalla Giunta Regionale (DGR XI/5651 del 30/11/2021) ed oggetto di specifico Accordo Territoriale sottoscritto in data 22.12.2021 da Regione Lombardia, Provincia di Varese ed i Comuni di Somma Lombardo, Ferno e Lonate Pozzolo. Tale coerenza è stata verificata sulla base della documentazione fornita da SEA sia con il primo deposito di integrazioni (nota prot. Protocollo T1.2021.0110757 del 18/11/2021 – elaborati INT 002 "Richieste di Regione Lombardia" e Allegato 6 "Valutazioni preliminari riguardanti l'utilizzo delle aree delocalizzate presenti nei comuni di Lonate Pozzolo e Ferno"), sia con l'ulteriore deposito (nota prot. Protocollo T1.2022.0054763 del 26/07/2022 – elaborato INT 101 "Relazione di accompagnamento"), che ha tenuto conto degli impegni che la Società si è assunta con la sottoscrizione del Protocollo di Intesa del 06.06.2022.

In risposta alla richiesta di Regione di svolgere un'analisi territoriale di area vasta avanzata per determinare gli impatti dello sviluppo delle funzionalità interne al sedime dell'aeroporto di Malpensa sul territorio almeno dei comuni del Consorzio Urbanistico Volontario (CUV), SEA con il primo deposito delle integrazioni (nota prot. Protocollo T1.2021.0110757 del 18/11/2021) ha fornito l'elaborato Allegato 7 "*Studio di analisi territoriale a scala vasta coinvolta nel Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa*".

Nell'ambito di tale studio, il Proponente, esaminando i Piani di Governo del Territorio (PGT) comunali sia dei Comuni del CUV che anche dei Comuni di Gallarate e Busto Arsizio, ha mappato e selezionato le aree dismesse, di rigenerazione, nonché, gli Ambiti di Trasformazione (AdT) con destinazioni d'uso produttiva, direzionale e terziaria per l'eventuale insediamento di magazzini logistici correlati all'attività dell'aeroporto di Malpensa. Su tali aree è stata applicata l'analisi multicriterio conclusasi con una classifica finale di aree idonee ad accogliere magazzini di seconda e terza linea. Le prime 11 aree della graduatoria, tra le quali non figura nessuna delle aree dismesse, sono distribuite nei Comuni di Somma Lombardo (2) Samarate (3) Lonate Pozzolo (1), Ferno (1), Arsago Seprio (1), Gallarate (2) e Busto Arsizio (1). L'idoneità è stata verificata sia per ciascuna area relativamente alla dimensione, collocazione, accessibilità che in generale dato che le potenzialità insediative dell'insieme delle 11 aree, pari a 193.632 mq, raggiunge di fatto la domanda potenziale massima dello scenario 3 (200.000 mq) – Allegato 7 – par. 6.3.

- Si valuta positivamente l'analisi effettuata ritenendola utile e preliminare per successivi approfondimenti e valutazioni. Si ritiene, infatti, che lo studio di area vasta possa costituire una prima analisi propedeutica all'attivazione di futuri approfondimenti di dettaglio delle potenzialità territoriali in termini di rigenerazione urbana e territoriale nell'ambito di un percorso di confronto e concertazione da attivarsi con tutti i soggetti coinvolti (Regione, Provincia, Comuni, Parco).
- Nell'ambito di tale percorso di confronto e concertazione potrà altresì essere valutata e approfondita la possibilità di concentrare le aree per la logistica in uno specifico ambito territoriale mediante l'applicazione della perequazione territoriale con una equa distribuzione di costi e benefici tra i Comuni, per ridurre la diffusione di tanti centri di logistica sparsi su aree libere.
- Nel corso di future valutazioni si propone di applicare nuovamente l'analisi multicriterio, attribuendo un maggiore peso al sotto-indicatore urbanistico "Presenza di strutture da ricollocare o demolire", nell'ottica di sostenere in via prioritaria gli interventi di rigenerazione territoriale, fatte comunque salve le verifiche puntuali rispetto ai limiti localizzativi (es. interferenza con aree residenziali e/o servizi).
- Coerentemente con l'esito dello studio, le previsioni urbanistiche degli ambiti risultati idonei dovranno essere conservate in via prioritaria - a meno di ulteriori studi di approfondimento che ne motivino adeguatamente la variazione - negli strumenti di pianificazione provinciale e

comunale al fine di poter garantire la disponibilità delle aree nella fase attuativa del Masterplan 2035.

- In relazione all'analisi ad oggi introdotta nello studio territoriale di area vasta circa gli ambiti di trasformazione (AdT) rilevati nei Documenti di Piano dei PGT si osserva che gli stessi, negli anni a venire, potranno essere oggetto di varianti in riduzione in applicazione dei disposti della l.r. 31/2014 e del relativo Piano Territoriale Regionale per la riduzione del consumo di suolo. Tale analisi dovrà quindi essere necessariamente aggiornata e arricchita nell'ambito del suddetto percorso di confronto e concertazione con gli EELL.

4.6 Componenti naturalistiche e biodiversità – Valutazione di incidenza

Perdita di habitat 4030 e sue compensazioni

L'area di brughiera presente a Sud dell'aeroporto di Milano Malpensa, come segnalato anche dal Proponente, è una delle più importanti brughiere del Nord Italia anche per via della sua grande estensione che oggi è fortemente minacciata da processi di frammentazione, si osserva infatti che la superficie di progetto di 44 ettari si sovrappone all'area dove è presente uno degli ultimi lembi di brughiera continentale in Lombardia, già oggetto della proposta di salvaguardia da parte del Parco regionale del Ticino attraverso la richiesta di individuazione di un Sito di Interesse Comunitario denominato "Brughiere di Malpensa e Lonate".

L'indagine botanica condotta dal Proponente fornisce un quadro piuttosto esaustivo dello stato di conservazione dell'habitat a sud dell'attuale sedime aeroportuale, da cui si evince che la copertura di brugo nella maggior parte dei rilievi effettuati è molto alta (75-100%). La paucispecificità della vegetazione attribuibile all'habitat 4030 è diffusa in tutti e 3 i blocchi di rilievi esterni al sedime aeroportuale, ossia quelli riferiti all'habitat di brughiera presente nell'area di proposta progettuale della nuova area cargo; la maggiore o minore presenza di *Prunus serotina*, di cui non si intende assolutamente sminuire gli effetti negativi sulle vegetazioni autoctone, non sembra inficiare la copertura delle specie autoctone caratteristiche di brughiera. Le abbondanze di brugo (*Calluna vulgaris*) e di molinia (*Molinia arundinacea*) si mantengono infatti pressoché costanti in tutti i rilievi (ril. 1-57), con lievi cali della prima specie quando si ha una copertura discreta di *Prunus serotina* (ril. 40 e 37).

Alla luce di quanto descritto sopra risulta quindi poco coerente la suddivisione della brughiera in "ben conservata" e "poco conservata/degradata" riportata nel par. 5.1.2 dello studio botanico (Allegato 24 delle già citate integrazioni), sulla base della presenza/assenza del ciliegio tardivo, anche alla luce del fatto che il range di abbondanza di *P. serotina* sulla quale si basa la connotazione di "degrado" è ampia e va dal 5 al 50% di copertura dell'esotica.

D'altro canto, anche l'analisi condotta tramite transetti nelle aree considerate "di transizione" tra brughiera e molinieta e tra brughiera e boscaglia mostra che, sebbene la presenza di *Calluna vulgaris* (brugo) cali notevolmente con l'aumentare della presenza di *Molinia arundinacea* (molinia), permane una percentuale di presenza di brugo nella maggior parte dei transetti effettuati.

Di conseguenza, non si concorda con il calcolo delle superfici occupate da ciascuna tipologia di vegetazione che verranno perse a seguito dell'intervento di progetto, riportate in Tabella 1 della Relazione INT-105 e nella Tabella a pag. 4 dell'INT-104, che riportano che l'area persa di habitat 4030, ben conservato o degradato, sarà in totale di 3,9 ha; mentre l'area persa di vegetazione erbaceo-arbustiva sarà di 14,9 ha e l'area boscata persa, compresa la boscaglia, sarà di circa 29,7 ha. Non si hanno variazioni sostanziali per quanto riguarda il prato xerofilo, mentre per quanto riguarda i pratelli aridi inseriti nell'habitat 6210, non molto diffusi nell'area di studio, la perdita sarà di circa 167 mq. Si ritiene infatti che tutta la brughiera censita, circa 19 ha, abbia un valore conservazionistico molto simile e vada perciò considerata come un *unicuum* all'interno della carta della vegetazione allegata nei diversi documenti integrativi (INT-104, INT-105). Tale intera superficie è peraltro coerente con la carta degli habitat ufficialmente adottata dall'Osservatorio Regionale della Biodiversità della Lombardia, utilizzata per le attività del IV Reporting 2013-2018 ex-art. 17 Direttiva Habitat.

Nel paragrafo dedicato alla scelta delle tecniche di intervento da utilizzare per le compensazioni (cap. 8.1 INT-105), il Proponente accenna al fatto che la distribuzione spaziale delle tipologie di vegetazione *“in diversi casi risultano così altamente intrecciate tra loro come, ad esempio, quelle che caratterizzano la brughiera a Nord della via Gaggio, da rendere necessaria l'adozione di specifici interventi a scapito di altri. In tali situazioni risulterebbe difficile applicare operazioni differenti sulle diverse vegetazioni: più ragionevole è definire un'unica tipologia di operazione da applicare indistintamente alle vegetazioni presenti (es. taglio P. serotina, raschiatura del terreno e successivo trapianto di Calluna vulgaris sia in vegetazione erbaceo-arbustiva che in boscaglia)”*; a tal riguardo si evince che è piuttosto complesso distinguere la brughiera degradata dal moliniato con brughiera e/o dalla ex-brughiera che potenzialmente potrebbe ancora essere riconvertita a brughiera vera e propria.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte si ritiene:

- che per quanto riguarda la perdita di habitat 4030, le superfici calcolate nella tabella 1 dell'INT-105 (0,4 ha di brughiera ben conservata + 3,6 ha di brughiera degradata +14,8 ha di vegetazione erbaceo-arbustiva) debbano essere tra loro sommate, per un totale di 18,8 ha di vegetazione afferibile, anche potenzialmente, all'habitat 4030;
- che debbano essere mantenute le superfici di compensazione inizialmente calcolate nello SIA e riportate nella Tabella 2 dell'INT-105, nonché a pag. 33 dell'INT-104, dove si prevedono 5,62 ha di controllo delle esotiche, 0,23 ha di riqualificazione dell'habitat esistente, 12,66 ha di recupero della brughiera degradata e 22,86 ha di habitat 4030 da rigenerare o ricreare;
- di modificare il calcolo delle superfici di compensazione riportato nella Tabella 3 dell'INT-105, dove la superficie di rigenerazione o ricreazione dell'habitat 4030 scenderebbe a 11,96 ha.

Si concorda infine con la valutazione espressa nell'INT-104, da cui si deduce che, oltre alla superficie di intervento di 44 ha, vengono considerati ai fini delle compensazioni anche la superficie occupata dalla variazione di percorso della SP14dir (a ridosso dell'area di intervento) di 4,6 ha e una fascia “buffer” di 3,27 ha in cui si ritiene possa essere molto forte l'effetto margine e di conseguenza le interferenze negative con il contesto ambientale, per un totale di superficie da compensare di 51,89 ha.

Tecniche di intervento per il ripristino degli habitat a brughiera

Si concorda con l'opportunità di introdurre tecniche anche sperimentali, ivi compresa la metodologia della *top soil inversion*; tale tecnica, inserita anche nelle linee guida regionali per la conservazione dell'habitat a brughiera continentale (www.naturachevale.it), è stata sperimentata con successo da parte dell'Ente Gestore del Parco del Ticino anche in aree di brughiera degradata parzialmente occupata da esemplari arborei esotici come la robinia.

Si chiede pertanto:

- di inserire anche questa metodologia, inizialmente enunciata tra le tecniche di intervento nel documento INT-105, ma poi accantonata, tra quelle sperimentabili nelle brughiere degradate o nelle vegetazioni erbaceo-arbustive con copertura dello strato arboreo non particolarmente elevata.
- di coinvolgere Il Parco Regionale del Ticino, ente territorialmente interessato, in quanto dispone di specifiche e approfondite conoscenze e competenze in merito alla tecnica della *top soil inversion*, nonché delle altre tecniche di intervento citate nel documento integrativo;
- di ipotizzare soluzioni alternative all'utilizzo di ammendanti per correggere il chimismo del suolo, qualora le analisi chimiche mostrino un pH non idoneo alla rigenerazione del bosco acidofilo, in quanto appare una metodologia costosa e probabilmente poco efficace; quali ad esempio la rimozione del primo strato di suolo, qualora troppo ricco di humus, per il ripristino dell'habitat 9190, oppure l'utilizzo della *top soil inversion* per il ripristino dell'habitat 4030. In riferimento a quest'ultimo habitat, oltre alle analisi chimiche, un parametro importante da considerare per il ripristino sarà l'analisi granulometrica: la brughiera è infatti un habitat che si instaura, come si legge nel Protocollo di Monitoraggio degli Habitat di Lombardia, su suoli che “sono generalmente acidi, sabbiosi o limosi, poveri di nutrienti e asciutti”.

Fauna

In considerazione dei mancati approfondimenti, richiesti al Proponente, relativi in particolare alla distribuzione di *Oxygastra curtisii* e *Sympecma paedisca*:

- la fase di monitoraggio ante operam dovrà realizzare gli approfondimenti sulla distribuzione delle specie, in particolare di lepidotteri e odonati, individuando di conseguenza eventuali specifici interventi compensativi, che dovranno necessariamente integrarsi con le compensazioni già individuate relative agli habitat;
- nell'ambito delle compensazioni dedicate alla fauna possa essere prevista la realizzazione di piccole zone umide, anche con copertura d'acqua periodica o temporanea, attraverso scavo e riporto di uno strato di argilla, con compattazione finale del terreno.

Frammentazione degli ecosistemi

Il miglioramento dei collegamenti con l'Aeroporto della Malpensa e della viabilità dei comuni limitrofi prevede la realizzazione di nuove infrastrutture viarie che rappresenterebbero un possibile ulteriore consistente consumo di suolo, nonché di frammentazione, in particolare delle formazioni boschive tuttora presenti a nord dell'Aeroporto di Malpensa:

- si dovrà pertanto avere cura di minimizzare il consumo di suolo, andranno evitati la distruzione e il degrado delle formazioni naturali di maggiore valore conservazionistico ed ecosistemico e sarà necessario limitare i fenomeni di ulteriore frammentazione degli ecosistemi.

La realizzazione del nuovo tracciato della SP14dir già nella Fase I di progetto (2022-2025), indipendentemente dal successivo sviluppo del sedime aeroportuale (Fase II e Fase III), comporterà un'ulteriore frammentazione di una parte di habitat a brughiera; a fronte della possibilità che le Fasi II e III, come riportato anche nelle documentazioni integrative, non vengano ulteriormente sviluppate, si chiede:

- di prevedere la realizzazione di differenti tracciati della SP14dir da svilupparsi contestualmente alle tre fasi di espansione previste dal Masterplan, al fine di ridurre gli impatti non strettamente necessari allo sviluppo aeroportuale;
- se non fosse percorribile tale soluzione, qualora non si dovesse procedere con la Fase II e/o con la Fase III, si chiede lo spostamento della SP14dir in una collocazione quanto più possibile adiacente al confine del sedime aeroportuale, con conseguente ripristino di habitat da meglio dettagliare in sede di progettazione definitiva.

Nella relazione di accompagnamento INT-101 si cita una proposta progettuale relativa al "Margine orientale" nella parte sud-est dell'aeroporto di Malpensa, che si fonda sulla deperimetrazione della porzione del sedime aeroportuale posta in corrispondenza della testa 35R, ancorché non si preveda la modifica dell'attuale area demaniale e che si concretizza nella messa a disposizione delle collettività locali e particolarmente di quelle di Ferno e di Lonate Pozzolo, in quanto i centri urbani ad essa più prossimi, di un'ampia area a verde, all'interno della quale è prevista la realizzazione di un ulteriore spazio attrezzato e dei percorsi ciclopedonali:

- si chiede che la superficie, che misura circa 20 ha ed è attualmente quasi completamente boscata, venga mantenuta con questa tipologia di vegetazione e opportunamente gestita; tale superficie rappresenta infatti una fascia filtro nei confronti degli ambienti seminaturali presenti più a sud, e la sua eliminazione o la sua profonda alterazione aumenterebbero l'effetto margine e il conseguente impatto negativo delle opere in progetto sulle vegetazioni esterne, a sud del sedime aeroportuale.

Gestione post-operam degli interventi di compensazione

A fronte delle indicazioni operative che verranno individuate dal Proponente, si chiede:

- che il Proponente stesso metta in opera quanto indicato per un periodo di almeno 10 anni dal termine dei singoli interventi (pur sovrapponendosi al periodo di monitoraggio, considerato comunque utile anche per la verifica delle indicazioni di gestione). La gestione degli interventi potrà eventualmente avvenire in convenzione con gli Enti territorialmente interessati.

Piano di Monitoraggio Ambientale

Il progetto di compensazione (INT-105) distingue due fasi di monitoraggio: una da avviarsi tra il 2° e il 5° anno delle azioni di compensazione e riguardante le fasi sperimentali da avviarsi su piccoli plot di saggio, per valutare l'efficacia delle tecniche di intervento sulla vegetazione (fase prodromica),

ed una fase di monitoraggio da avviarsi dopo la fase attuativa, che prevede l'applicazione delle tecniche con risultati più soddisfacenti, dal 7° al 10° anno di intervento.

Non vengono fornite ulteriori specifiche sulle modalità di monitoraggio, ma si ritiene che quelle citate nel PMA (Ottobre 2021) siano da ritenersi in parte obsolete e da integrare sulla base delle tecniche di intervento citate nel documento INT-105, che andranno sperimentate nell'arco dei primi 2 anni di opere di compensazione, pertanto:

- si chiede di specificare in maniera puntuale i metodi di monitoraggio, distinti per le due fasi. Nell'ambito delle attività dell'eventuale Osservatorio ambientale ovvero del Tavolo di Lavoro Tecnico definito dal Protocollo di intesa si dovrà valutare se i metodi di monitoraggio predisposti dal proponente, sia per la fase prodromica che per quella attuativa, siano congrui per valutare il successo degli interventi;
- il Proponente dovrà inoltre esplicitare se intende applicare in toto il Protocollo Operativo per il Monitoraggio regionale degli Habitat di interesse comunitario in Lombardia, disponibile sul sito dell'Osservatorio Regionale per la Biodiversità di Lombardia, oppure se intende apportare modifiche specifiche a seconda del tipo di tecnica di intervento adottata. In ogni caso, analogamente a quanto predisposto dal Protocollo regionale, il monitoraggio dovrà fornire dati in merito allo stato di conservazione e di sviluppo futuro delle vegetazioni, tramite indicatori di struttura e funzione;
- è importante ribadire che, nel corso della fase prodromica degli interventi, ossia quella strettamente sperimentale, avrà notevole peso l'esito dei monitoraggi volti a verificare il successo delle sperimentazioni stesse, ossia la "valutazione del successo" attraverso i parametri riportati nel Capitolo 9 dell'INT-105. L'utilizzo delle diverse tecniche di intervento (ossia la fase attuativa degli interventi) dipenderà quindi in ultima analisi dal risultato di tali parametri, che andranno di volta in volta discussi all'interno del Tavolo di Lavoro e/o dell'Osservatorio Ambientale;
- il Parco del Ticino, in qualità di ente territorialmente interessato, dovrà essere chiamato a formulare pareri in merito ai risultati di tali monitoraggi e all'utilizzo o meno delle diverse tecniche di intervento che andranno applicate nella fase attuativa;
- la perimetrazione delle aree su cui si intende intervenire per il ripristino/rigenerazione/miglioramento dell'habitat 4030, dell'habitat 9190 e dell'habitat 6210 non essendo stata individuata nella documentazione integrativa, andrà individuata e preventivamente concordata nell'ambito del Tavolo Tecnico e/o dell'Osservatorio Ambientale, prima della fase attuativa, al fine di verificare la corretta attuazione degli interventi di ripristino degli habitat;
- dovrà essere previsto il controllo e/o l'eradicazione delle specie vegetali alloctone invasive di cui alla D.G.R. 2658/2019, secondo le modalità riportate nella strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene invasive. Si sottolinea che a tale scopo, oltre ad essere necessario prevedere un monitoraggio specialistico delle aree di cantiere al fine di individuare correttamente le specie, si ritiene, nel caso di rilevamento, necessario provvedere all'immediata comunicazione alla task force invasive di Regione Lombardia all'indirizzo e-mail aliene@biodiversita.lombardia.it al fine di individuare la corretta gestione secondo le modalità previste dalla strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene invasive (<https://naturachevale.it/specie-invasive/strategia-regionale-per-il-controllo-e-la-gestione-delle-specie-aliene-invasive/>);
- i dettagli della pianificazione dei tagli della vegetazione, dovranno essere inclusi nel capitolato/addendum prodotto da SEA, in quanto nei documenti integrativi questa criticità non viene considerata;
- la previsione di effettuare interventi di controllo della proliferazione di specie esotiche è riportata all'interno del cap. 3.3 "Misure mitigative" dell'Allegato 24. Si evidenzia che in questo capitolo sono previste anche altre misure mitigative strettamente collegate al controllo delle specie invasive. Si ritiene che le misure collegate a tale scopo dovranno essere meglio dettagliate all'interno di un piano di gestione. Pertanto, si chiede che tali specifiche vengano riportate nel capitolato/addendum per la gestione degli impatti in fase di cantiere che sarà redatto da SEA. Si precisa che il controllo dovrà essere effettuato per le specie incluse nella lista nera di cui attualmente alla D.g.r. n. 2658 del 16 dicembre 2019, che l'Allegato 24 non riporta;

- prevedere un controllo speditivo delle specie alloctone vegetali nelle stazioni che si trovano in prossimità dei cantieri. I punti dei monitoraggi vegetazionali previsti dovranno essere indicati su cartografia. Il monitoraggio dovrà essere effettuato in tutte le fasi dell'opera;
- nella fase del monitoraggio ante operam vengano effettuati gli adeguati approfondimenti sulle componenti faunistiche che più di altre potrebbero venire impattate dall'attuazione del Masterplan e per le quali appare fin da adesso necessario prevedere opportune misure di compensazione, in particolare lepidotteri e odonati;
- in relazione alle modalità per la verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste per ciascuna delle specie considerate "emergenze" o "critiche", le aree di campionamento pianificate alla scala spaziale "unità minima di studio" (buffer di 3 km attorno all'area di espansione) dovranno opportunamente tenere conto delle superfici che si prevede di riqualificare con le proposte di mitigazione e di compensazione degli habitat o per le specie, concentrando i campionamenti nelle aree di brughiera e nei boschi dove verranno effettuati gli interventi;
- con particolare riferimento alla brughiera, con l'obiettivo primario di "ampliare il livello conoscitivo dello stato qualitativo dell'habitat e poter monitorare in futuro eventuali variazioni ed evoluzioni delle successioni vegetali presenti in queste aree" anche in funzione degli impatti determinati dai futuri interventi antropici", non essendo chiarito in che modo verranno selezionati i plot permanenti di rilievi, si suggerisce di effettuare un campionamento casuale e stratificato che tenga conto di tutte le tipologie individuate nello studio botanico, con un minimo di 5 plot per ogni tipologia di vegetazione;
- predisporre uno specifico monitoraggio degli ecosistemi che dovrà essere condiviso con Regione Lombardia e ARPA;
- per quanto riguarda le stazioni di monitoraggio, è necessario riportare per tutte le metodiche, il nome e l'indicazione del posizionamento di ogni transetto su cartografia. Come accennato dal Proponente, il posizionamento puntuale della stazione, con l'identificazione dei percorsi dei transetti, sarà definito nella fase di Ante Operam (AO) e dovrà essere riportato nelle schede di monitoraggio. Le stazioni definite nel dettaglio in AO, dovranno essere correttamente georeferenziate e mantenute costanti durante le tre fasi di monitoraggio, ai fini di ottenere la confrontabilità dei dati raccolti.

Considerazioni generali sul cronoprogramma degli interventi di compensazione

- Si chiede inoltre di rimodulare il cronoprogramma, portandolo da 10 a 13 anni (dal 2023 al 2035 compresi) al fine di meglio sviluppare la fase attuativa su un'ampia superficie di intervento e in considerazione del fatto che i primi 5 anni verranno dedicati alla fase sperimentale (prodromica) ed alla discussione dei risultati sui monitoraggi con gli enti territorialmente competenti e con il Tavolo di Lavoro/Osservatorio Ambientale;
- sarà inoltre necessario prevedere che i monitoraggi consequenziali alla fase attuativa abbiano una durata non inferiore a 4 anni per tutte le tipologie di intervento, comprese la rigenerazione ed il recupero dell'habitat 4030 e dell'habitat 9190.

Valutazione di Incidenza

La presenza di habitat peculiari sia all'interno del sito proposto, sia nelle ZSC limitrofe all'area di progetto, nonché l'elevato numero di specie animali meritevoli di conservazione censite negli anni passati nell'intorno (e riportate come "presenze di area vasta" nell'Allegato 24) fanno sì che non si possa concordare con le seguenti affermazioni:

- nel par. 6.5.1.1 si afferma che nell'area indagata vi sia "assenza di habitat, specie ed habitat di specie di interesse comunitario". Tuttavia, l'esistenza di habitat e specie è stata documentata in diverse relazioni tecniche, tra cui lo stesso studio botanico redatto dal proponente e l'approfondimento del Parco lombardo della Valle del Ticino, in cui sono state rilevate anche diverse specie vegetali di interesse conservazionistico, tra cui *Illecebrum verticillatum*, *Lythrum hyssopifolia*, *Hypericum humifusum*, *Anarrhinum bellidifolium* e *Linaria angustissima*;
- nel par. 6.5.4 riferito alla ZPS IT2080301 "Boschi del Ticino" si afferma che la sottrazione di habitat faunistici determinata dalla realizzazione delle opere in progetto non si configura in una situazione di contiguità tra il sito Natura 2000 e le aree di intervento; l'effetto è quindi ritenuto non significativo. Se da un lato è vero che non c'è contiguità con la ZPS, è pur vero che nel caso specifico si sta parlando di avifauna certamente in grado di utilizzare gli spazi limitrofi

all'area protetta grazie anche all'ecodotto, realizzato negli anni scorsi a sud del sedime aeroportuale appositamente per deframmentare il territorio per la fauna terrestre e creare connessioni in senso est-ovest.

Più in generale non si concorda con le conclusioni contenute nello Studio di Incidenza che si limita alla considerazione secondo la quale l'opera in progetto presenterebbe lievi incidenze dirette del tutto trascurabili per quanto riguarda le collisioni con l'avifauna (bird strike), tralasciando le incidenze indirette sulle specie animali in Direttiva Habitat dovute alla perdita di ecosistemi, ai processi di frammentazione di un habitat raro, e all'effetto margine dovuto all'interclusione di un porzione di area verde tra l'opera di progetto e la SS336dir. Più complessa è la valutazione in merito alla sottrazione di habitat: non essendo interferiti Siti della Rete Natura 2000, non è possibile parlare di sottrazione diretta di habitat da Siti RN2000, tuttavia la presenza più volte enunciata di habitat estremamente rarefatti nel territorio lombardo (e non solo) porta a concludere che l'ulteriore frammentazione e sottrazione anche di pochi ettari dell'habitat 4030 potrebbe inficiarne la conservazione in siti posti a breve distanza dall'area di progetto.

4.7 Ambiente idrico

Esaminata la documentazione integrativa, e preso atto che il Proponente ha riferito che i corsi d'acqua non saranno interessati da alcun carico inquinante di origine aeroportuale, in relazione alle acque sotterranee, viene proposto il monitoraggio attraverso quattro pozzi interni al sedime aeroportuale (IDR-01 definito di monte, IDR-02, IDR-03 e IDR-04).

In riferimento al monitoraggio dell'acquifero si fa presente che:

- i tre pozzi (IDR 02, 03, 04) definiti "di valle", di cui non si dispone di stratigrafie/dati tecnico-costruttivi, devono essere idonei al monitoraggio dell'acquifero potenzialmente impattabile e tra loro coerenti;
- visti i superamenti di alcuni parametri riscontrati nel corso degli anni (come rappresentato nell'Allegato 43 "Dati piezometrici e qualità delle acque sotterranee pozzi"), a maggior garanzia di tutela della risorsa idrica sotterranea, utilizzata anche a scopo potabile, si evidenzia l'importanza di implementare la rete di monitoraggio avvalendosi anche di eventuali punti già esistenti all'interno del sedime aeroportuale. In particolare, per il monitoraggio di valle idrogeologico, 1-2 pozzi/piezometri aggiuntivi sul lato ovest, (di idonee caratteristiche stratigrafiche e tecnico-costruttive) e per il monitoraggio del monte idrogeologico, 1-2 punti sul lato est per disporre di dati analitici "di bianco", ubicati a monte del sistema di dispersione e dei potenziali centri di pericolo;
- l'individuazione di punti preesistenti di monitoraggio a lato est (idrogeologico di monte), esterni al sedime aeroportuale, dovrà garantire l'idoneità degli stessi in riferimento a posizione e caratteristiche stratigrafiche e tecnico-costruttive. I parametri proposti per il monitoraggio (pag 22 del PMA) sono quelli della tab. 2 dell'allegato 5 alla parte IV del D.lgs. 152/06 con l'aggiunta del cloroformio. Viste le conclusioni dello "Studio geologico e idrogeologico" Allegato 23 (pag 82), in cui si afferma che le concentrazioni totali dei Trialometani, rappresentati per lo più da cloroformio, dibromoclorometano e bromodichlorometano "hanno raggiunto concentrazioni non trascurabili", si propone di inserire tra i parametri dei monitoraggi anche il dibromoclorometano e il bromodichlorometano. Si propone, inoltre, il monitoraggio anche dell'MTBE;
- ulteriori parametri potenzialmente impattanti sulle acque sotterranee che dovessero essere individuati anche successivamente, andranno inseriti nel programma dei monitoraggi. Si evidenzia che nell'Allegato 43 non sono riportati dati analitici per i composti quali Idrocarburi Totali come N esano, Composti Organici Aromatici, Alifatici, Tensioattivi. Qualora effettivamente non siano disponibili analisi per tali parametri, se ne propone da subito l'avvio del monitoraggio;
- si ritiene opportuno effettuare il monitoraggio AO su tutti i pozzi individuati in due campagne in fase di alto e basso piezometrico. Al monitoraggio qualitativo è importante abbinare il quantitativo, prevedendo misure di livello (verificando la staticità dei pozzi circostanti) con ricostruzione delle carte piezometriche. In alternativa può essere valutata l'installazione di sonde automatiche per la misura in continuo del livello della falda;
- si evidenzia un probabile refuso al capitolo 5.2.1.3 del PMA: alle pagine 24 e 26 i pozzi individuati per il monitoraggio non sono coerenti circa le denominazioni dei pozzi proposti per i

monitoraggi (vedi pozzi C ed L). Relativamente a quanto affermato a pag 27 del PMA "l'attività di monitoraggio potrà acquisire e valutare i risultati del controllo sistematico svolto dagli Enti competenti sui pozzi pubblici posti nel dintorno dell'aeroporto [...] e in particolare del campo pozzi "Molinelli" in comune di Lonate Pozzolo", si evidenzia la necessità che il monitoraggio dell'attività aeroportuale sia finalizzato anche alla salvaguardia delle acque derivate dai pozzi idropotabili posti idrogeologicamente a valle. L'implementazione proposta dei punti di monitoraggio ha anche tale scopo;

- i campioni di acqua per le analisi di monitoraggio devono essere prelevati a monte di ogni trattamento. Il piano di monitoraggio presentato per le acque sotterranee deve essere inteso in maniera sufficientemente flessibile per poter essere eventualmente rimodulato nel corso delle successive fasi progettuali e operative;
- l'inizio di ogni singola campagna di monitoraggio dovrà essere comunicato con congruo anticipo (almeno 15 giorni) ad ARPA;
- le attività di monitoraggio dovranno essere effettuate, per quanto possibile, in situazioni meteorologiche favorevoli che non interferiscano con le misure stesse, inoltre è auspicabile che le campagne quantitative (livello statico dei pozzi) vengano effettuate contestualmente ai campionamenti;
- ai fini della valutazione dei risultati del monitoraggio, oltre alla prevista relazione annuale, si ritiene opportuno che la trasmissione dei dati quali-quantitativi relativi alle singole campagne avvenga nel più breve tempo possibile, in particolare in caso di dati anomali, e sia accompagnata da una nota di commento che descriva eventuali interventi effettuati anche in emergenza, al fine di salvaguardare la risorsa idrica sotterranea. Qualora si presentassero casi in cui le concentrazioni dei parametri ricercati superassero i limiti di riferimento della legislazione vigente, la frequenza di campionamento dovrà essere incrementata al fine di documentare gli effetti delle azioni mitigative che verranno messe in atto e dovrà esserne data comunicazione agli Enti secondo quanto previsto dall'art. 242 del D.Lvo 152/06;
- in caso di perforazione di nuovi pozzi/piezometri di monitoraggio si raccomandano tutti gli accorgimenti tecnici affinché non vengano veicolate contaminazioni nel sottosuolo o messi in comunicazione acquiferi distinti;
- per qualunque informazione si demanda ai "Criteri per la predisposizione e la valutazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale (PMA)" reperibili al link <https://www.arpalombardia.it/Pages/Documenti.aspx>, mentre, i dati analitici dell'attività di monitoraggio di Arpa Lombardia sono reperibili al link <https://www.arpalombardia.it/Pages/Ricerca-Dati-ed-Indicatori.aspx>.

4.8 Suolo

Dall'analisi della documentazione depositata dal Proponente a seguito della richiesta di integrazioni del 16/11/2021, si evidenzia che:

- in relazione alla richiesta di quantificazione del consumo di suolo, l'integrazione non considera, per la soluzione scelta (n.7), il consumo di suolo derivante dalla variante alla SP 14dir necessaria a seguito dell'ampliamento a sud del sedime aeroportuale;
- il calcolo del Valore Ecologico Complessivo (VEC) post operam è basato sulla valutazione delle compensazioni solo per l'alternativa 7 e non per tutte le altre alternative. Questo aspetto non permette una piena comparabilità tra le opzioni proposte e pertanto la valutazione dell'alternativa scelta (n.7).
- non viene dato riscontro alla richiesta di prevedere, tra le compensazioni al consumo di suolo previsto, anche opere di impermeabilizzazione e/o recupero di aree dismesse; si ritiene che, ricorrere a impermeabilizzazioni e/o al recupero di aree dismesse contribuisca a mitigare la sottrazione di suolo permeabile (circa 40 ettari) in modo più efficace. In merito alle mitigazioni individuate, si rileva come queste interessino aree già permeabili e pertanto già con un proprio valore ecologico. Inoltre, parte di queste, ricomprese nel previsto ampliamento del sedime aeroportuale, potrebbero subire un ulteriore degrado dato dal frazionamento conseguente alla realizzazione delle opere di recinzione e dalla variante alla SP14dir;
- si ribadisce che le aree ricomprese all'interno della proposta di ampliamento del sedime aeroportuale e non occupate dall'area cargo (per 50 ettari circa), comprese tra la nuova strada SP 14dir, la nuova area cargo e il sedime aeroportuale esistente, rimanendo intercluse,

sono di difficile valutazione nel calcolo dell'effettiva capacità di compensare sia il consumo di suolo sia l'impatto ecologico;

- l'analisi delle alternative per l'insediamento dell'area cargo (allegato 2 delle integrazioni – tabella di confronto 1.5) ha considerato come principali elementi di valutazione esclusivamente aspetti tecnico-funzionali ed economici, non considerando gli elementi di natura ecologico/ambientale. Nel bilancio dei costi/benefici delle diverse alternative studiate, deve essere tenuto in debita considerazione il “costo ambientale” e il consumo di suolo naturale, al pari degli altri aspetti trattati (costo economico, fattibilità tecnica, ecc.). Si ritengono, pertanto, non esaustivi gli approfondimenti relativi alle possibili alternative localizzative;
- l'analisi delle alternative è stata condotta tenendo in considerazione gli “sviluppi infrastrutturali (terza pista di volo)” che potrebbero essere possibili nel lungo periodo (oltre il 2035); sulla base di tale affermazione, la proposta di compensazione localizzata sia all'interno dell'ampliamento del sedime (ad ovest dell'area cargo) sia all'esterno del sedime, nell'ipotesi di realizzazione della terza pista, verrebbero compromesse;
- non è stata presentata la “relazione forestale in cui approfondire puntualmente quali-quantitativamente sia la sottrazione di area boscata, sia l'entità delle compensazioni” in quanto il Proponente ha dichiarato che verrà presentata “nell'ambito dei successivi passaggi approvativi”; si ritiene che tale documento sia essenziale per valutazione le opere e le compensazioni.

Anche a seguito del deposito delle integrazioni volontarie del luglio 2022, conseguenti alla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa, quanto sopra esposto non ha trovato riscontro, in particolare in relazione:

- all'analisi delle alternative nella quale è stata confermata dal proponente la soluzione n. 7 come l'unica tecnicamente percorribile basandosi sugli esiti della safety assessment. Si prende atto delle motivazioni tecniche presentate dal Proponente nello scartare le alternative suddette, pur permanendo dubbi sulla piena comparabilità delle alternative proposte, sia in relazione agli impatti ambientali che alle soluzioni compensative individuate e fermo restando il carattere di elevato pregio naturalistico dell'area interessata dalla soluzione 7;
- alla quantificazione del consumo di suolo permeabile che verrà definitivamente sottratto per l'ampliamento aeroportuale in progetto nonché del consumo di suolo derivante dalla variante alla SP 14dir;
- alle compensazioni. Considerata l'importanza del contesto naturalistico e paesaggistico, il Proponente ha ritenuto opportuno estendere l'area di compensazione ad un totale di 152,4 ettari circa, dagli originari 98,9 ettari. Le misure compensative si riassumono in interventi di riqualificazione della brughiera con il ripristino dei diversi habitat presenti; si conferma la richiesta di prevedere, tra le compensazioni al consumo di suolo previsto, anche opere di impermeabilizzazione e/o recupero di aree dismesse presenti nei territori dei vari Enti interessati dalle opere in progetto;
- alle mitigazioni, che verranno divise in due ambiti occidentale e orientale. L'ambito del Margine occidentale prevede una pluralità di aree funzionali ascrivibili a sistema del verde, sistema delle energie rinnovabili (serie di campi fotovoltaici), sistema delle percorrenze e dei luoghi della socialità. La parte della proposta dedicata al Margine orientale si fonda sulla deperimetrazione della porzione del sedime aeroportuale posta in corrispondenza della testa 35R che si concretizza nella messa a disposizione delle collettività locali e particolarmente di quelle di Ferno e di Lonate Pozzolo, in quanto i centri urbani ad essa più prossimi, di un'ampia area a verde, all'interno della quale è prevista la realizzazione di un ulteriore spazio attrezzato e dei percorsi ciclopeditoni. In merito alle mitigazioni individuate, si rileva ancora come queste interessino aree già permeabili e perfino ricoperte da boschi e pertanto già con un proprio valore ecologico. Il Proponente dovrà impegnarsi a non intaccare le opere di mitigazione e/o compensazione che si rendono necessarie per l'approvazione del progetto;
- alla variante SP 14dir, l'ulteriore modifica al tracciato deriva dalla necessità di limitare il più possibile lo scostamento della nuova SP14dir dalla recinzione aeroportuale, al fine di limitare quanto più possibile l'impatto sulle aree del Parco Naturale del Ticino situate a sud del sedime, impedendo la creazione di aree intercluse. Questa modifica risulta positiva seppure comunque

non risulta quantificata la superficie di suolo che verrà sottratta definitivamente a seguito della sua realizzazione. Si segnala inoltre che il Proponente dichiara che tale modifica "rappresenta una prima ipotesi di tracciato, che potrà quindi essere rivista nelle fasi successive tenendo conto delle future esigenze";

- alla Relazione Forestale, non presentata e dovuta per indicare dal punto di vista quantitativo sia la sottrazione di area boscata sia la quantificazione delle relative compensazioni la cui presentazione si ritiene non possa essere rimandata alle successive fasi progettuali.

Infine, si reputa opportuna, seppur non strettamente afferente al master plan in esame, la valutazione complessiva degli impatti cumulati e del consumo di suolo determinati dalla realizzazione futura delle opere previste dal citato protocollo di intesa. Per questo motivo si auspica che il proponente, preliminarmente alle previste progettazioni, effettui, in raccordo con gli enti locali competenti, una più completa programmazione delle opere ed una loro valutazione complessiva per impatti sulle componenti ambientali e, in particolare, sul consumo di suolo. Tale operazione permetterebbe una migliore programmazione e progettazione delle opere compensative e mitigative necessarie, in funzione dei potenziali impatti cumulati su un territorio che, seppur vasto, presenta caratteri specifici e unitari per caratteristiche territoriali, ambientali e socio-economiche.

4.9 Terre e rocce da scavo

Il Piano preliminare di utilizzo delle terre - *revisione 1* prevede al punto 1.3.3 l'allontanamento del materiale non riutilizzabile escludendo la possibilità di un ricorso all'art. 9 del DPR 120/2017, indicando che il materiale in esubero verrà conferito in appositi impianti di recupero e/o smaltimento in relazione alle caratteristiche ambientali e tecniche del materiale stesso. Conseguentemente quindi, come è evidente dall'appendice I "*Tabella del quadro sinottico*", per la realizzazione dell'opera prevista, si ipotizza la produzione di un volume complessivo di terre di 1.500.580 m³ così ripartito:

- 750.289 m³ destinati al riutilizzo all'interno del sedime aeroportuale ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/2017;
- 750.291 m³ esubero di terre da conferire in impianto di recupero con qualifica di rifiuto;
- assenza di terre da gestire in regime di terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017.

Si precisa che la scelta di non avvalersi di quanto previsto dall'art. 9 del DPR 120/2017 non consente in fase successiva di modificare la qualifica giuridica del materiale in esubero che pertanto dovrà essere gestito in regime di rifiuto ai sensi della parte IV del DLgs 152/06.

In relazione alle terre da conferire:

- considerando che tale volume risulta di ragguardevoli proporzioni (750.291 m³), appare prioritario verificare che gli impianti individuati per il conferimento delle terre e rocce con qualifica di rifiuto abbiano una capacità ricettiva sufficiente. In particolare, si ritiene che per il solo impianto ancora attualmente in esercizio tra quelli individuati dal Proponente nella prima redazione del piano, ubicato nel Comune di Vergiate e identificato nella ditta Tramonto Antonio srl, citato nel documento INT-004 "Richieste Provincia di Varese" al punto 4.7, debba esserne verificata l'idoneità allo scopo anche mediante lettera di accettazione sottoscritta da parte dell'impianto stesso. La necessità di individuare eventualmente altri impianti di conferimento determina conseguentemente anche un diverso impatto ambientale derivante dal trasporto del materiale verso tali nuovi siti.

Per quanto attiene invece le aree sottoposte a vincolo per analisi di rischio ascritte al foglio 15 mappali 7091, 7092, 7086, 7093, preso atto che le attività di monitoraggio della falda attivate nell'ambito dei procedimenti ex art. 242 del DLgs 152/06 verranno mantenute sull'intera area, così come i piezometri presenti, si ricordano le disposizioni dell'art. 26 comma 2 lettera "a" del DPR 120/2017 in relazione al riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo conformi alle concentrazioni soglia di rischio che devono essere riutilizzate nella medesima area assoggettata all'area di rischio e nel rispetto del modello concettuale preso come riferimento per l'elaborazione dell'analisi di rischio stessa o, in alternativa gestite, come rifiuto ai sensi della parte IV del DLgs 152/06.

Si richiede, pertanto,

- di dare evidenza degli eventuali interventi edilizi che interesseranno tale area, fornendo planimetrie progettuali che mostrino la sovrapposizione degli interventi edilizi con le aree oggetto di vincolo e valutando se tali interventi determineranno la variazione del modello concettuale da cui ne conseguirebbe la rielaborazione dell'analisi di rischio;
- si dovrà dare evidenza, inoltre, delle modalità di gestione delle terre derivanti da tale area. Per tali aree si ricorda anche che dovrà essere attivata la procedura di cui all'art. 25 comma 1 lettera "a" del DPR 120/2017 nel caso in cui le terre non venissero gestite in regime di rifiuto.

Per quanto attiene la caratterizzazione delle terre da eseguirsi in fase di progettazione esecutiva, o comunque prima dell'inizio dei lavori:

- il piano preliminare di utilizzo delle terre dovrà essere integrato con le indicazioni delle caratteristiche dei punti di indagine previsti, ovvero profondità, tipologia di sondaggio (vedasi articolo 24 comma 3 lettera "a" del DPR 120/2017) ed inoltre con la specificazione dei parametri da determinare (vedasi articolo 24 comma 3 lettera "c" del DPR 120/2017).

Si rappresenta infine all'Autorità Competente relativamente al dubbio circa la necessità di applicazione, per quanto attiene all'esubero di terre da smaltire al di fuori dell'area aeroportuale, dell'articolo 823 del Codice Civile inerente la condizione giuridica del demanio pubblico, essendo stato applicato tale contesto in altre opere ricadenti nella medesima area come risulta anche dalla nota della Regione Lombardia Direzione Generale Ambiente e Clima prot. T1.2019.0007081 del 27.02.2019. Ciò determinerebbe la necessità di riconsiderare l'intera gestione del materiale da escavare. *Art. 823. (Condizione giuridica del demanio pubblico). I beni che fanno parte del demanio pubblico sono inalienabili e non possono formare oggetto di diritti a favore di terzi, se non nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi che li riguardano. Spetta all'autorità amministrativa la tutela dei beni che fanno parte del demanio pubblico. Essa ha facoltà sia di procedere in via amministrativa, sia di valersi dei mezzi ordinari a difesa della proprietà e del possesso regolati dal presente codice.*

4.10 Salute pubblica e sicurezza

Rilevati gli effetti degli interventi sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio dell'opera, in particolare rispetto alla qualità dell'aria, al rumore ed alle vibrazioni, e considerati gli accorgimenti e gli interventi di mitigazione previsti dal Proponente nelle diverse fasi di attuazione atti a minimizzare gli impatti generati su dette matrici ambientali, compreso il necessario monitoraggio ambientale, e le ulteriori indicazioni riportate nei precedenti paragrafi, l'opera in valutazione si può considerare compatibile con gli aspetti di tutela della salute pubblica, e pertanto conformi alle linee guida approvate con DGR n. X/4792 del 2016.

5. Partecipazione al procedimento

Durante l'iter istruttorio sono pervenute a Regione Lombardia, nell'ambito del sub procedimento di competenza ministeriale, le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 24 comma 3 del d.lgs. 152/2006.

5.1 Osservazioni

- Associazione - Salviamo Il Ticino: nota in atti regionali prot. T1.2022.0024172_25.03.22;
 - Progetto LIFE Drylands, CISO - Centro italiano studi ornitologici, Ecoistituto della Valle del Ticino, Coordinamento Salviamo il Ticino: nota in atti regionali prot. T1.2021.0122789 del 23.12.2021.
- Le osservazioni sopra riportate chiedono l'istituzione del SIC/ZPS Brughiera di Malpensa e Lonate.

- Francesco Bottazzoli nota in atti regionali prot. T1.2022.0047266 del 24.06. 2022;
- Daniela Zerial nota in atti regionali prot. T1.2022.0048570 del 29.06. 2022;
- Adriana Balboni nota in atti regionali prot. A1.2022.0047510 del 24.06. 2022;
- Stefania Nobili nota in atti regionali prot. T1.2022.0047524 del 24.06. 2022;
- Lucia Tiella nota in atti regionali prot. T1.2022.0046092 del 20.06.2022;
- Yoki Kumagawa nota in atti regionali prot. T1.20220046584 del 22.06.2022;

chiedono che venga salvata la Brughiera in quanto riconosciuto come Habitat unico sul territorio della Pianura Padana, rilevando che a nulla sono valse le istanze successive presentate dal Parco Lombardo della Valle del Ticino, a partire dal 2011, alla Regione Lombardia, all'ex Ministero

dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e alla Commissione Europea, affinché si istituisse nell'area delle Brughiere di Malpensa e Lonate un SIC della Rete Natura 2000

- Circolo Laudato si' Busto Gallarate. nota in atti regionali prot. T1.2022.0012269 del 10.02.2022. Lamenta la mancata pubblicazione di alcuni pareri sul sito del Ministero, tra questi anche quello di Regione Lombardia;
- Associazioni (Lettera inviata a Regione Lombardia da parte di: Circoli locali di Legambiente, Francesco Torreggiani Amici della Terra Varese, Arturo Bortoluzzi Salviamo la Brughiera, Daniele Porrini Viva Via Gaggio, Lorena Nisoli con Associazioni e Comitati aderenti a Rete Ambiente Lombardia) nota in atti regionali prot. A1.2022.0535006 del 22.06. 2022 che rilevano:
 - negligenza per quanto riguarda il problema ambientale nello sia;
 - disuguaglianza di considerazione da parte di Regione Lombardia nel non tenere in considerazione il parere dei comuni del Castanese, della vicina provincia di Novara e dei comuni della Provincia di Varese di seconda fascia che subiscono gli stessi impatti dei comuni del CUV;
 - mancata aderenza al programma legislativo definito con il dpcm 13.12.99;
 - assenza di VAS.

5.2 Pareri degli Enti interessati e degli Enti territoriali

Sono pervenuti i seguenti pareri trasmessi anche al competente Ministero della Transizione Ecologica.

- *Comune di Castano Primo, unitamente ai comuni di Nosate, Robecchetto con Induno, Turbigo e Vanzaghello:* nota in atti regionali prot. T1_2021.0121001_21.12.21 . Comunicano parere negativo in relazione a
 - impatto sulla biodiversità e sulla brughiera di Malpensa e Lonate;
 - analisi delle alternative progettuali;
 - incremento del traffico merci, rumore aeronautico.
- *Comune di Nosate, unitamente con i Comuni di Castano Primo, Robecchetto con Induno, Turbigo, Vanzaghello, Pombia, Varallo Pombia, Marano Ticino, Borgo Ticino, Divignano, con nota in atti regionali prot. T1.2022.0059963 del 12.08.2022, chiedono di:*
 - non considerare il Protocollo di Intesa relativo al Master Plan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa, firmato in data 6 Giugno 2022.
 - considerare tale Protocollo di Intesa devastante dal punto di vista ambientale e pericoloso in ambito comunitario, ricordando che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente nel 2013 scrisse "la distruzione della brughiera comporterebbe la scomparsa dell'habitat di specie animali in via d'estinzione e ciò potrebbe comportare infrazione comunitaria";
 - valutare, oltre al danno ambientale, il danno di immagine in ambito comunitario e il danno economico per la collettività, causato dalle sanzioni permanenti per procedura di infrazione, generate dalla realizzazione dell'alternativa 7;
 - recepire il fatto che, in caso di una reale futura necessità di espansione della Cargo City, esistono delle alternative, prime fra tutte quelle proposte dal Parco Ticino (2 e 2A), che hanno minori impatti ambientali, economici e sociali rispetto all'alternativa 7;
 - sostenere eventuali future richieste di riconoscimento SIC/ZPS della "Brughiera di Malpensa e Lonate Pozzolo" che il Parco Lombardo della Valle del Ticino potrebbe inoltrare a Regione Lombardia, aggiornando i contenuti della prima richiesta del 25/10/2011 a cui la Regione non ha mai dato seguito.
- *Comune di Gallarate, con nota in atti regionali prot. T1.2022.0032406 del 22.04.22* esprime al Ministero parere favorevole sul Progetto del Nuovo Masterplan Malpensa 2035, riconoscendo l'importanza dell'infrastruttura a livello nazionale e internazionale, soprattutto per lo sviluppo socio-economico derivato dal suo potenziamento. Propone alcune osservazioni al fine di minimizzare gli impatti sul territorio circostante in merito a:
 - azioni per la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.
 - collegamenti efficienti con l'aeroporto con miglioramento delle infrastrutture circostanti.

- sostenibilità ambientale dell'aeroporto di Malpensa.
 - programmazione e sviluppo territoriale.
- I comuni del CUV:
- Comune Lonate Pozzolo nota in atti regionali prot. T1.2021.0118792 del 13.12.2021
 - Comune di Ferno nota in atti regionali prot. T1.2021.0118783 del 13.12.2021
 - Comune di Casorate Sempione nota in atti regionali prot. T1.2021.0119086 del 13.12.2021
 - Comune di Samarate nota in atti regionali prot. T1.2021.0118799 del 13.12.2021
 - Comune di Vizzola Ticino nota in atti regionali prot. T1.2021.0119185 del 13.12.2021
 - Comune di Cardano al Campo nota in atti regionali prot. T1.2021.0119430 del 13.12.2021
 - si sono espressi singolarmente ed in forma associata riportando "parere non favorevole al progetto e alla documentazione depositata in data 19.11.2021" per il mancato recepimento delle osservazioni prodotte sia dal CUV, sia dagli enti consorziati.
 - La nota Trasmessa dal CUV riporta gli elementi di criticità rilevati dai Comuni ed alle quali si è cercato di dare riscontro con la sottoscrizione del Protocollo di Intesa del 06.06.2022.
 - si sono espressi con nota prot. T1.2022.0150561 del 16.11.2022, rilevando, oltre alla necessità di recepire integralmente i contenuti del Protocollo sottoscritto in data 06.06.22, l'ulteriore necessità di prevedere un parziale interrimento del tracciato della SP 14 al di sotto dell'ampliamento del Piazzale cargo.
- *Parco Lombardo della valle del Ticino,*
- con nota in atti regionali prot. T1.2021.0119441 del 13.12.2021 con la quale l'Ente ha trasmesso la propria deliberazione con parere Negativo al progetto presentato, evidenziando altresì che le integrazioni agli atti non hanno adeguatamente approfondito alcuni aspetti determinanti rilevati con la richiesta di integrazione;
 - nota in atti regionali prot. T1.2022.0056276 del 22.07.2022 con la quale l'Ente ha trasmesso la propria deliberazione n. 99 del 19.08.2022, riconfermano, per le medesime criticità riscontrate, parere negativo.
- *Provincia di Varese,*
- nota in atti regionali prot. T1.2021.0119935 del 15.12.2021. Trasmissione del Decreto n. 241 del 14.12.2021 con il quale: si rileva che pur avendo risposto a buona parte della richiesta di integrazioni fatte al Proponente, lo stesso non abbia proposto per l'ampliamento di Cargo City, un'analisi comparativa adeguata alla stima degli impatti generati in assenza di compensazioni, ovvero a parità di interventi compensativi tra le soluzioni proposte. L'istruttoria svolta ha fatto emergere, per quanto di competenza di questo Ente, la presenza di impatti ambientali rilevanti su alcune componenti (ecosistemi e biodiversità, viabilità) e che non risultano pienamente compensati, ovvero giustificati dall'assenza di alternative. Considerato quanto sopra, si invita l'autorità competente, nel valutare la compatibilità ambientale dell'opera, a privilegiare, per gli interventi di potenziamento del comparto Cargo, le alternative a minore impatto ambientale (così come descritte ai paragrafi precedenti), interne al sedime aeroportuale o che comportano ampliamenti minimi dello stesso.
 - nota in atti regionali prot. T1.2022.0059922 del 12.08.22. Trasmissione del Decreto n. 175 del 12.08.2022, con il quale:
 - si rimanda all'Autorità Competente ministeriale e ai soggetti competenti in materia di sicurezza, la decisione circa l'effettiva esclusione di alternative (2/2A) ritenute più compatibili sotto il profilo ambientale;
 - valutando la sola alternativa 7, ritiene che gli impatti sul sistema naturale derivanti dall'intervento possano essere ridotti in ragione dell'impegno assunto di "subordinare ed eventualmente rimodulare sulla base degli esiti del monitoraggio e in funzione degli esiti positivi degli interventi di ricostituzione, conservazione e valorizzazione della brughiera" le fasi di sviluppo del Masterplan;
 - ritiene che il progetto dovrebbe garantire un miglior coordinamento temporale e dimensionale della fase prodromica di compensazione con la fase 1 di espansione e ridurre gli impatti non strettamente necessari allo sviluppo aeroportuale nella prima

fase, attraverso la realizzazione di un tracciato temporaneo della S.P. 14 ter più in aderenza alle aree di intervento.

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

6. Considerazioni conclusive e prescrizioni

Esaminata la documentazione depositata dal Proponente, considerata la valenza infrastrutturale dell'aeroporto di Milano Malpensa e del progetto relativo al Masterplan 2035 e preso atto dei contenuti, delle finalità e degli impegni assunti con il Protocollo di Intesa sottoscritto in data 6.6.2022 volto a definire le azioni necessarie per garantire l'equilibrato sviluppo dell'aeroporto in coerenza con la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini e dello sviluppo socioeconomico e territoriale, il PSA in valutazione si può considerare ambientalmente compatibile, in relazione al parere da rendere al competente Ministero della Transizione Ecologica.

Tale parere risulta condizionato, oltre che al pieno rispetto delle mitigazioni e delle precauzioni operative definite dal Proponente stesso nello SIA e nelle successive integrazioni:

- dagli esiti della Valutazione di Incidenza di competenza ministeriale
- dalle condizioni di seguito riportate, già esplicitate più dettagliatamente al capitolo 4.

6.1. Mobilità

- i progetti di ampliamento a doppia corsia della rampa della SS 336dir "uscita dir sud" di collegamento verso il "toro" e della rampa di ingresso dalla SS 336dir "uscita dir nord" di collegamento verso il "toro", dovranno essere concordati con ANAS prevedendo che la loro attuazione sia ricompresa fra gli impegni da porre in capo al Proponente nell'ambito del presente Masterplan Aeroportuale e, conseguentemente, nei piani di investimento della società SEA;
- nel caso della rampa della SS 336dir verso sud di collegamento verso il "toro", tali interventi dovranno essere coordinati anche con gli interventi previsti nell'ambito del progetto "Malpensa Business Park";
- la redazione di tutti i livelli progettuali delle infrastrutture stradali di livello locale, come indicato nel Protocollo di Intesa del 06.06.2022 richiamato al paragrafo 4.1 Mobilità, dovrà essere ricompresa fra gli impegni da prevedere in capo al Proponente;
- la nuova configurazione prevista presso i Terminal 1 e 2 per gli stalli destinati alle linee automobilistiche esercite ai sensi del Regolamento Regionale n. 8/2015 e alle linee di trasporto pubblico locale afferenti all'aeroporto di Malpensa dovrà essere definita in preventiva condivisione con l'Agenzia per il TPL di Como-Lecco-Varese;
- qualora le modifiche previste alla viabilità interna dovessero interessare percorsi ed aree adibite a capolinea o fermate utilizzati dalle linee aeroportuali e/o dalle linee di TPL, le stesse dovranno essere opportunamente verificate con la medesima Agenzia per il TPL ai fini degli accertamenti relativi alla sussistenza delle condizioni di sicurezza ai sensi del D.P.R. n. 753/1980;
- per la ricarica dei veicoli elettrici sarà necessario attenersi alle indicazioni esplicitate nel Piano Nazionale Infrastrutturale (PNIRE, aggiornamento approvato con DPCM del 18.4.2016) e si dovrà prendere in considerazione l'adesione/utilizzo di ECOMOBS - l'Ecosistema della mobilità sostenibile di Regione Lombardia;
- dovrà essere valutata la possibilità di intervenire su tutto il tratto della SP 14dir, adeguando il calibro stradale ad una strada di categoria C2 (larghezza pari a 9,50 m) fino all'intersezione con la strada comunale, al fine di garantire la necessaria sicurezza di circolazione stradale e, contestualmente, costituire una valida alternativa alle arterie stradali circostanti;
- dovrà essere garantito un miglior coordinamento temporale e dimensionale della fase prodromica di compensazione con la fase 1 di espansione e ridurre gli impatti non strettamente necessari allo sviluppo aeroportuale nella prima fase, attraverso la realizzazione di un tracciato temporaneo della SP 14dir più in aderenza alle aree di intervento;

- dovrà essere valutata l'estensione della riqualificazione stradale fino alla SP 40, eventualmente, ricomprendendo anche la modifica dell'intersezione tra la SP 14dir e la SP 40.

6.2. Qualità dell'aria

- In riferimento al traffico cantiere si richiede:
 - il lavaggio delle ruote (e se necessario della carrozzeria) dei mezzi in uscita dal cantiere verso la viabilità ordinaria;
 - 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 20/30 km/h);
 - lo stoccaggio di cemento, calce e di altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento deve essere effettuato in sili e la movimentazione realizzata, ove tecnicamente possibile, mediante sistemi chiusi;
 - nelle giornate di intensa ventosità (velocità del vento pari o maggiore a 10 m/s) le operazioni di escavazione/movimentazione di materiali polverulenti dovranno essere sospese;
- relativamente al PMA per quanto riguarda i punti di monitoraggio, che dovranno essere concordati con ARPA, occorre specificare che saranno cercati non solo nelle zone di massima ricaduta degli inquinanti (come da studio SIA) ma considerando anche le residenze e la presenza di ricettori sensibili;
- in relazione alla riattivazione delle stazioni/centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria di Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, dovrà essere concordato con ARPA:
 - un'eventuale rilocazione delle stesse, ancorché nei comuni di Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, analizzando se le posizioni ove erano localizzate le due stazioni siano ancora adeguate;
 - l'eventuale necessità di nuove strutture per le due stazioni (sicuramente obsolete al momento);
 - la definizione dei parametri da misurare, che può essere opportuno aggiornare rispetto a quanto a suo tempo rilevato;
 - la stipula di una convenzione per la loro gestione, anche al fine di disciplinare i relativi costi che SEA si è assunta con la sottoscrizione del Protocollo di intesa del 06.06.2022 e che non potranno rimanere in carico di ARPA.

6.3. Rumore

- Dovrà essere effettuato un monitoraggio della evoluzione della esposizione al rumore aeroportuale dei recettori utilizzando il sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale del gestore dell'aeroporto e gli aggiornamenti annuali delle linee di isolivello di Lva predisposte annualmente da ARPA, ai sensi della legge regionale 13/01, con il volato reale. Dovrà essere verificato annualmente, con apposita relazione da trasmettere a Regione Lombardia (direzione competente in materia di rumore), che lo sviluppo aeroportuale oggetto della procedura in questione non determini situazioni di incompatibilità sopra dette e, se del caso, la relazione dovrà individuare le misure correttive necessarie a seguito del monitoraggio e i tempi della loro attuazione;
- rispetto al monitoraggio del rumore stradale:
 - devono trovare applicazione le attività previste nel relativo Piano di Monitoraggio, implementando i punti di monitoraggio che dovranno corrispondere alle postazioni individuate per lo svolgimento della campagna di misure effettuata nei mesi di marzo e aprile 2017;
 - dovranno inoltre essere previsti ulteriori punti di indagine uno in via Papa Giovanni XXIII a Cardano al Campo, un secondo a Vizzola Ticino, sulla viabilità interessata dalla realizzazione del Malpensa Business Park ed un terzo in corrispondenza del sistema di accessibilità – viabilità a Cargo City;
 - il monitoraggio acustico contempli anche i ricettori sensibili soggetti agli effetti più significativi derivanti dall'aumento dei volumi di traffico stradale, adottando tecniche e modalità di misura che, qualora non rispondano a quanto stabilito dal D.M 16.3.98, abbiano comunque un'estensione temporale significativa;

- si prescrive l'eventuale aggiornamento/revisione del PMA alla luce delle possibili variazioni tecnico-scientifiche-urbanistiche-normative-ambientali che potrebbero intervenire nel corso degli anni, nonché l'impegno ad effettuare ulteriori monitoraggi (oltre a quelli previsti), qualora richiesti dall'Autorità Competente e/o dalle Amministrazioni Comunali, a seguito di segnalazioni da parte dei cittadini eventualmente esposti alla rumorosità derivante dalla realizzazione delle opere;
- si prescrive che vengano implementate delle procedure di verifica delle violazioni, da parte degli aeromobili, delle procedure antirumore approvate dalla Commissione aeroportuale di cui all'art. 5 del DM 31.10.97 a tutela della popolazione interessata dall'impatto del rumore aeroportuale.
- al fine del miglioramento e velocizzazione del sistema di condivisione delle rilevazioni acustiche e dei tracciati radar, per evitare problemi connessi con eventuali imprecisioni nelle tracce dovranno essere implementati specifici controlli per le tracce delle tre settimane di maggior traffico.

6.4. Paesaggio

- Gli impianti del parco fotovoltaico, previsto nell'area a sud-est del sedime aeroportuale, siano adeguatamente mitigati e separati dai previsti percorsi di fruizione, mediante l'introduzione di schermature vegetali poste nell'immediato intorno, nel rispetto delle esigenze tecniche e di sicurezza;
- nella fase di definitiva realizzazione della SP 14dir, è necessario prevedere un'adeguata fascia "tampone" di mitigazione dell'inquinamento, non solo acustico ed atmosferico, ma anche paesaggistico e naturalistico rispetto agli habitat presenti nella Brughiera;
- rispetto all'analisi di aria vasta che il Proponente ha condotto sul territorio si rimanda a quanto evidenziato ed auspicato al par. 4.5.

6.5. Componenti naturalistiche e biodiversità – Valutazione di Incidenza.

Perdita di habitat 4030 e sue compensazioni

- La vegetazione afferibile, anche potenzialmente, all'habitat 4030 è da considerare pari a 18,8 ha;
- dovranno essere mantenute le superfici di compensazione inizialmente calcolate, dove si prevedono 5,62 ha di controllo delle esotiche, 0,23 ha di riqualificazione dell'habitat esistente, 12,66 ha di recupero della brughiera degradata e 22,86 ha di habitat 4030 da rigenerare o ricreare;

Tecniche di intervento per il ripristino degli habitat a brughiera

- in merito alla tecnica "top soil inversion" si chiede di inserire tra le varie tecniche anche la metodologia denominata "top soil inversion";
- coinvolgimento del Parco Regionale del Ticino in quanto dispone di specifiche e approfondite conoscenze e competenze in merito alla tecnica della top soil inversion, nonché delle altre tecniche di intervento citate nel documento integrativo;
- ipotizzare soluzioni alternative all'utilizzo di ammendanti per correggere il chimismo del suolo, qualora le analisi chimiche mostrino un pH non idoneo alla rigenerazione del bosco acidofilo, in quanto appare una metodologia costosa e probabilmente poco efficace;

Fauna

- In riferimento alla distribuzione di *Oxygastra curtisii* e *Sympecma paedisca* si precisa che:
 - la fase di monitoraggio ante operam dovrà realizzare gli approfondimenti sulla distribuzione delle specie, in particolare di lepidotteri e odonati, individuando di conseguenza eventuali specifici interventi compensativi, che dovranno necessariamente integrarsi con le compensazioni già individuate relative agli habitat;
 - nell'ambito delle compensazioni dedicate alla fauna possa essere prevista la realizzazione di piccole zone umide, anche con copertura d'acqua periodica o temporanea, attraverso scavo e riporto di uno strato di argilla, con compattazione finale del terreno;

Frammentazione degli ecosistemi

- prevedere la realizzazione di differenti tracciati della SP14dir da svilupparsi contestualmente alle tre fasi di espansione previste dal Masterplan, al fine di ridurre gli impatti non strettamente necessari allo sviluppo aeroportuale.

Nel caso non fosse percorribile tale soluzione e non si dovesse procedere con la Fase II e/o con la Fase III, si chiede lo spostamento della SP14dir in una collocazione quanto più possibile adiacente al confine del sedime aeroportuale, con conseguente ripristino di habitat da meglio dettagliare in sede di progettazione definitiva;

- la superficie quasi completamente boscata di circa 20 ha, posta nella parte sud-est dell'aeroporto di Malpensa, venga mantenuta con questa tipologia di vegetazione e opportunamente gestita;

Gestione post-operam degli interventi di compensazione

- dovrà avvenire per un periodo di almeno 10 anni dal termine dei singoli interventi (pur sovrapponendosi al periodo di monitoraggio, considerato comunque utile anche per la verifica delle indicazioni di gestione). La gestione degli interventi potrà eventualmente avvenire in convenzione con gli Enti territorialmente interessati;

Piano di Monitoraggio Ambientale

- Nell'ambito delle attività dell'eventuale Osservatorio ambientale ovvero del Tavolo di Lavoro Tecnico definito dal Protocollo di intesa si dovrà valutare se i metodi di monitoraggio predisposti dal proponente, sia per la fase prodromica che per quella attuativa, siano congrui per valutare il successo degli interventi;
- il Proponente dovrà inoltre esplicitare se intende applicare in toto il Protocollo Operativo per il Monitoraggio regionale degli Habitat di interesse comunitario in Lombardia, disponibile sul sito dell'Osservatorio Regionale per la Biodiversità di Lombardia, oppure se intende apportare modifiche specifiche a seconda del tipo di tecnica di intervento adottata. In ogni caso, analogamente a quanto predisposto dal Protocollo regionale, il monitoraggio dovrà fornire dati in merito allo stato di conservazione e di sviluppo futuro delle vegetazioni, tramite indicatori di struttura e funzione;
- nel corso della fase prodromica degli interventi, ossia quella strettamente sperimentale, avrà notevole peso l'esito dei monitoraggi volti a verificare il successo delle sperimentazioni stesse, ossia la "valutazione del successo" attraverso i parametri riportati nel Capitolo 9 dell'INT-105. L'utilizzo delle diverse tecniche di intervento (ossia la fase attuativa degli interventi) dipenderà quindi in ultima analisi dal risultato di tali parametri, che andranno di volta in volta discussi all'interno del Tavolo di Lavoro e/o dell'Osservatorio Ambientale;
- il Parco del Ticino, in qualità di ente territorialmente interessato, dovrà essere chiamato a formulare pareri in merito ai risultati di tali monitoraggi e all'utilizzo o meno delle diverse tecniche di intervento che andranno applicate nella fase attuativa;
- la perimetrazione delle aree su cui si intende intervenire per il ripristino/rigenerazione/miglioramento dell'habitat 4030, dell'habitat 9190 e dell'habitat 6210 andrà individuata e preventivamente concordata nell'ambito del Tavolo Tecnico e/o dell'Osservatorio Ambientale, prima della fase attuativa, al fine di verificare la corretta attuazione degli interventi di ripristino degli habitat;
- dovrà essere previsto il controllo e/o l'eradicazione delle specie vegetali alloctone invasive incluse nella lista nera di cui attualmente alla D.G.R. 2658 del 16 dicembre 2019, secondo le modalità riportate nella strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene invasive, aggiornata ed approvata con D.G.R. 7387 del 21 novembre 2022. Nel caso di rilevamento, oltre ad essere necessario prevedere un monitoraggio specialistico delle aree di cantiere, si ritiene, necessario provvedere all'immediata comunicazione alla task force invasive di Regione Lombardia all'indirizzo e-mail aliene@biodiversita.lombardia.it al fine di individuare la corretta gestione secondo le modalità previste dalla strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene invasive (<https://naturachevale.it/specie-invasive/strategia-regionale-per-il-controllo-e-la-gestione-delle-specie-aliene-invasive/>);
- il Proponente dovrà prevedere i dettagli della pianificazione dei tagli della vegetazione;

- le misure mitigative strettamente collegate al controllo delle specie invasive dovranno essere meglio dettagliate all'interno di un piano di gestione; il controllo dovrà essere effettuato per le specie incluse nella lista nera di cui attualmente alla D.g.r. n. 2658 del 16 dicembre 2019;
- prevedere un controllo speditivo delle specie alloctone vegetali nelle stazioni che si trovano in prossimità dei cantieri. I punti dei monitoraggi vegetazionali previsti dovranno essere indicati su cartografia. Il monitoraggio dovrà essere effettuato in tutte le fasi dell'opera;
- nella fase del monitoraggio ante operam vengano effettuati gli adeguati approfondimenti sulle componenti faunistiche che più di altre potrebbero venire impattate dall'attuazione del Masterplan e per le quali appare fin da adesso necessario prevedere opportune misure di compensazione, in particolare lepidotteri e odonati;
- in relazione alle modalità per la verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste per ciascuna delle specie considerate "emergenze" o "critiche", le aree di campionamento pianificate alla scala spaziale "unità minima di studio" (buffer di 3 km attorno all'area di espansione) dovranno opportunamente tenere conto delle superfici che si prevede di riqualificare con le proposte di mitigazione e di compensazione degli habitat o per le specie, concentrando i campionamenti nelle aree di brughiera e nei boschi dove verranno effettuati gli interventi;
- con particolare riferimento alla brughiera, non essendo chiarito in che modo verranno selezionati i plot permanenti di rilievi, si suggerisce di effettuare un campionamento casuale e stratificato che tenga conto di tutte le tipologie individuate nello studio botanico, con un minimo di 5 plot per ogni tipologia di vegetazione;
- dovrà essere predisposto uno specifico monitoraggio degli ecosistemi che dovrà essere condiviso con Regione Lombardia e con ARPA;
- per quanto riguarda le stazioni di monitoraggio, è necessario riportare per tutte le metodiche, il nome e l'indicazione del posizionamento di ogni transetto su cartografia. Le stazioni definite nel dettaglio in AO, dovranno essere correttamente georeferenziate e mantenute costanti durante le tre fasi di monitoraggio, ai fini di ottenere la confrontabilità dei dati raccolti.

Cronoprogramma degli interventi di compensazione

- Si chiede di rimodulare il cronoprogramma, portandolo da 10 a 13 anni (dal 2023 al 2035 compresi) al fine di meglio sviluppare la fase attuativa su un'ampia superficie di intervento e in considerazione del fatto che i primi 5 anni verranno dedicati alla fase sperimentale (prodromica) ed alla discussione dei risultati sui monitoraggi con gli enti territorialmente competenti e con il Tavolo di Lavoro/Osservatorio Ambientale;
- sarà inoltre necessario prevedere che i monitoraggi consequenziali alla fase attuativa abbiano una durata non inferiore a 4 anni per tutte le tipologie di intervento, comprese la rigenerazione ed il recupero dell'habitat 4030 e dell'habitat 9190.

6.6. Ambiente Idrico

- i tre pozzi (IDR 02, 03, 04) definiti "di valle", di cui non si dispone di stratigrafie/dati tecnico costruttivi, devono essere idonei al monitoraggio dell'acquifero potenzialmente impattabile e tra loro coerenti;
- si evidenzia l'importanza di implementare la rete di monitoraggio avvalendosi anche di eventuali punti già esistenti all'interno del sedime aeroportuale. In particolare, per il monitoraggio di valle idrogeologico, 1-2 pozzi/piezometri aggiuntivi sul lato ovest, (di idonee caratteristiche stratigrafiche e tecnico-costruttive) e per il monitoraggio del monte idrogeologico, 1-2 punti sul lato est per disporre di dati analitici "di bianco", ubicati a monte del sistema di dispersione e dei potenziali centri di pericolo;
- parametri proposti per il monitoraggio: si propone di inserire tra i parametri dei monitoraggi anche il dibromoclorometano e il bromodichlorometano e il monitoraggio anche dell'MTBE;
- ulteriori parametri potenzialmente impattanti sulle acque sotterranee che dovessero essere individuati anche successivamente, andranno inseriti nel programma dei monitoraggi. Si evidenzia che nell' Allegato 43 non sono riportati dati analitici per i composti quali Idrocarburi Totali come N esano, Composti Organici Aromatici, Alifatici, Tensioattivi. Qualora

effettivamente non siano disponibili analisi per tali parametri, se ne propone da subito l'avvio del monitoraggio;

- si ritiene opportuno effettuare il monitoraggio AO su tutti i pozzi individuati in due campagne in fase di alto e basso piezometrico. Al monitoraggio qualitativo è importante abbinare il quantitativo, prevedendo misure di livello (verificando la staticità dei pozzi circostanti) con ricostruzione delle carte piezometriche. In alternativa può essere valutata l'installazione di sonde automatiche per la misura in continuo del livello della falda;
- si evidenzia la necessità che il monitoraggio dell'attività aeroportuale sia finalizzato anche alla salvaguardia delle acque derivate dai pozzi idropotabili posti idrogeologicamente a valle. L'implementazione proposta dei punti di monitoraggio ha anche tale scopo;
- i campioni di acqua per le analisi di monitoraggio devono essere prelevati a monte di ogni trattamento. Il piano di monitoraggio presentato per le acque sotterranee deve essere inteso in maniera sufficientemente flessibile per poter essere eventualmente rimodulato nel corso delle successive fasi progettuali e operative;
- l'inizio di ogni singola campagna di monitoraggio dovrà essere comunicato con congruo anticipo (almeno 15 giorni) ad ARPA;
- le attività di monitoraggio dovranno essere effettuate, per quanto possibile, in situazioni meteorologiche favorevoli che non interferiscano con le misure stesse, inoltre è auspicabile che le campagne quantitative (livello statico dei pozzi) vengano effettuate contestualmente ai campionamenti;
- ai fini della valutazione dei risultati del monitoraggio, oltre alla prevista relazione annuale, si ritiene opportuno che la trasmissione dei dati quali-quantitativi relativi alle singole campagne avvenga nel più breve tempo possibile, in particolare in caso di dati anomali, e sia accompagnata da una nota di commento che descriva eventuali interventi effettuati anche in emergenza, al fine di salvaguardare la risorsa idrica sotterranea. Qualora si presentassero casi in cui le concentrazioni dei parametri ricercati superassero i limiti di riferimento della legislazione vigente, la frequenza di campionamento dovrà essere incrementata al fine di documentare gli effetti delle azioni mitigative che verranno messe in atto e dovrà esserne data comunicazione agli Enti secondo quanto previsto dall'art. 242 del D.Lvo 152/06.

6.7. Suolo

- Fatto salvo quanto riportato al par. 4.8:
 - tra le compensazioni al consumo di suolo previsto, si dovranno prevedere anche opere di impermeabilizzazione e/o recupero di aree dismesse presenti nei territori dei vari Enti interessati dalle opere in progetto;
 - in merito alle mitigazioni individuate (ambiti occidentale e orientale), si rileva come queste interessino aree già permeabili e perfino ricoperte da boschi, pertanto già con un proprio valore ecologico. Il Proponente dovrà impegnarsi a non intaccare le opere di mitigazione e/o compensazione che si rendono necessarie per l'approvazione del progetto;
 - dovrà essere prodotta la Relazione Forestale, non presentata e dovuta per indicare dal punto di vista quantitativo sia la sottrazione di area boscata sia la quantificazione delle relative compensazioni;
- seppur non strettamente afferente al master plan in esame, la valutazione complessiva degli impatti cumulati e del consumo di suolo determinati dalla realizzazione futura delle opere previste dal Protocollo di intesa, è auspicabile una valutazione complessiva per impatti sulle componenti ambientali e, in particolare, sul consumo di suolo. Tale operazione permetterebbe una migliore programmazione e progettazione delle opere compensative e mitigative necessarie, in funzione dei potenziali impatti cumulati su un territorio che, seppur vasto, presenta caratteri specifici e unitari per caratteristiche territoriali, ambientali e socio-economiche.

6.8. Terre e rocce da scavo

- In relazione alle terre da conferire, e all'impianto individuato, dovrà essere verificato che gli impianti individuati per il conferimento delle terre e rocce con qualifica di rifiuto abbiano una capacità ricettiva sufficiente (si veda par. 4.9). La necessità di individuare eventualmente altri

impianti di conferimento determina conseguentemente anche un diverso impatto ambientale derivante dal trasporto del materiale verso tali nuovi siti;

- per quanto attiene le aree sottoposte a vincolo per analisi di rischio ascritte al foglio 15 mappali 7091, 7092, 7086, 7093, si richiede:
 - di dare evidenza degli eventuali interventi edilizi che interesseranno tale area, fornendo planimetrie progettuali che mostrino la sovrapposizione degli interventi edilizi con le aree oggetto di vincolo e valutando se tali interventi determineranno la variazione del modello concettuale da cui ne conseguirebbe la rielaborazione dell'analisi di rischio;
 - di dare evidenza, inoltre, delle modalità di gestione delle terre derivanti da tale area. Per tali aree si ricorda anche che dovrà essere attivata la procedura di cui all'art. 25 comma 1 lettera "a" del DPR 120/2017 nel caso in cui le terre non venissero gestite in regime di rifiuto;
- per quanto attiene la caratterizzazione delle terre da eseguirsi in fase di progettazione esecutiva, o comunque prima dell'inizio dei lavori, il piano preliminare di utilizzo delle terre dovrà essere integrato con le indicazioni delle caratteristiche dei punti di indagine previsti, ovvero profondità, tipologia di sondaggio (vedasi articolo 24 comma 3 lettera "a" del DPR 120/2017) ed inoltre con la specificazione dei parametri da determinare (vedasi articolo 24 comma 3 lettera "c" del DPR 120/2017).