

Deliberazione della Giunta Regionale 22 dicembre 2021, n. 18-4386

Decreto legislativo n.152/2006. Legge regionale n.40/1998, articolo 18. Parere regionale sul procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente al progetto: "Aeroporto di Milano - Malpensa. Masterplan 2035".

A relazione degli Assessori Gabusi, Marnati:

Premesso che:

il Decreto legislativo n. 152/2006 “Disposizioni in materia ambientale”, con riferimento alle procedure di V.I.A. di competenza statale, disciplina, in particolare:

- all’articolo 23, la presentazione dell’istanza, l’avvio del procedimento di VIA e la pubblicazione degli atti;
- all’articolo 24, la consultazione del pubblico, l’acquisizione dei pareri e le consultazioni transfrontaliere;
- all’articolo 25, la valutazione dello studio di impatto ambientale e degli esiti della consultazione;
- la legge regionale n. 40/1998, n. 40 “Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione”, all’articolo 18, sancisce, in particolare, che:
 - al fine della partecipazione alle procedure di V.I.A. di competenza statale previste dalla normativa vigente, la Regione esprime il proprio parere al Ministero dell’ambiente con deliberazione della Giunta, avvalendosi del proprio organo tecnico, con il supporto dell’A.R.P.A. (comma 1);
 - al fine di effettuare l’esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nella suddetta procedura di V.I.A., la Giunta regionale indice una conferenza di servizi, cui partecipano i soggetti istituzionali interessati (comma 2);
 - l’articolo 7 della medesima legge regionale declina le competenze dell’Organo Tecnico dell’Autorità competente, stabilendo che lo stesso sia costituito da un Nucleo centrale che si integra, per tutte le funzioni ad esso attribuite, con le strutture regionali individuate in relazione alle diverse tipologie di opere nonché alle componenti ambientali interessate;
 - con D.G.R. n. 21-27037 del 12 aprile 1999, ai sensi dei suddetti articoli 7 e 18, sono stati individuati il Nucleo Centrale dell’Organo tecnico regionale e le Strutture regionali chiamate ad integrarlo a seconda della competenza, definendo i rispettivi procedimenti.

Preso atto che:

in data 30/06/2020 presso il Ministero dell’Ambiente della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii., ENAC ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto del “Aeroporto di Milano - Malpensa. Masterplan 2035”, comprensiva dello Studio per la valutazione d’incidenza;

il progetto è localizzato nel territorio della Regione Lombardia, nella Provincia di Varese e nei territori comunali di Ferno, Somma Lombardo, Lonate Pozzolo, Samarate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Vizzola Ticino e prevede opere di ampliamento (con estensione del sedime nell’area a sud) e riqualifica della dotazione infrastrutturale airside e land side, strutture edilizie nel loro complesso a servizio dell’attività aeroportuale, nonché interventi di riordino del sistema della viabilità interna;

in data 07 luglio 2020 il Ministero dell’Ambiente della tutela del territorio e del mare ha comunicato ai soggetti interessati l’avvenuta pubblicazione della VIA in oggetto e la contestuale procedibilità dell’istanza non coinvolgendo la Regione Piemonte.

Dato atto che con nota prot. 77354 del 28/08/2020 è stata comunicata al MATTM la volontà di poter esprimere il parere della Regione Piemonte.

Preso atto, altresì, che:

in seguito a tale comunicazione, peraltro in linea con quanto precedentemente richiesto da Provincia di Novara e Ente di gestione delle aree protette del Ticino, con nota prot. 80759 del 07/09/2020 il MATTM ha richiesto ad ENAC "di voler fornire ogni opportuno elemento di verifica e chiarimento,

in uno con la eventuale relativa documentazione di pertinenza, in ordine a quanto evidenziato dalla Regione Piemonte, dalla Provincia di Novara e dall'Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, con particolare riferimento ad eventuali impatti negativi su aree della Rete Natura 2000";

con nota prot. 83584 del 17/09/2020, la società ENAC ha quindi risposto la non contrarietà a una limitata proroga dei tempi di consultazione della procedura di VIA in oggetto per consentire alla Regione Piemonte e agli altri soggetti di esprimersi in merito agli impatti dell'opera sui territori di rispettiva competenza.

Dato atto che:

il Nucleo Centrale dell'Organo tecnico regionale, di cui alla D.G.R. n. 21-27037 del 12 aprile 1999, verificate la natura e le caratteristiche dell'opera, ha individuato nella Direzione regionale Opere pubbliche, difesa suolo, protezione civile, trasporti e logistica la struttura regionale competente, nonché quali strutture regionali interessate all'istruttoria le Direzioni regionali Ambiente, Energia e Territorio; Agricoltura e Cibo; Competitività del Sistema regionale; Sanità e Welfare;

con D.D. n.2638/A1800A/2021 del 09/10/2020 è stato delegato al responsabile del Settore Investimenti trasporti e infrastrutture la responsabilità del procedimento in oggetto nonché il referente dell'istruttoria;

l'Organo tecnico si è riunito il 7 ottobre 2020 e la Regione Piemonte, con nota n.56804 del 16/11/2020, ha fornito il proprio parere con la richiesta al proponente di considerare, nel prosieguo progettuale, le richieste di approfondimenti dettagliate nella stessa nota.

Preso inoltre atto che il MiTE con nota n. 126246 del 16/11/2021 ha comunicato l'avvenuta pubblicazione delle integrazioni. Ai sensi dell'art. 24, comma 5, del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii., dalla stessa data decorre il termine di 30 giorni per la presentazione dei pareri.

Dato atto che l'Organo tecnico riunitosi il 14 novembre 2021 ha stabilito che la documentazione prodotta risponde alle osservazioni a suo tempo promosse ma non fornisce nuovi elementi utili alla valutazione in oggetto, per cui il parere regionale definirà specifiche condizioni ambientali per chiarire alcune criticità ancora non risolte.

Preso atto altresì che sono pervenute, come da documentazione agli atti, i seguenti contributi:

- la nota prot. 115040 in data 3/12/2021 dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale, ARPA,

- la nota prot. 30515 in data 13/12/2021 della Direzione regionale Agricoltura e Cibo.

Dato atto che, in esito all'istruttoria condotta dall'Organo tecnico regionale con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA Piemonte e tenuto conto delle considerazioni sopra esposte, risulta che vi siano i presupposti per l'espressione di un parere positivo, ai sensi dell'articolo 24, comma 3 del decreto legislativo 152/2006, nell'ambito del procedimento di VIA statale relativo al soprariportato intervento, individuando specifiche condizioni ambientali, come da documentazione agli atti.

Visti gli art. 23 e seguenti del Titolo III del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152;

visto l'art. 18 della l.r. 14 dicembre 1998, n. 40;

visto l'art. 16 della l.r. 28 luglio 2008, n. 23;

vista la D.G.R. n. 21-27037 del 12 aprile 1999 e s.m.i..

Dato atto che il presente provvedimento non comporta oneri aggiuntivi per il bilancio regionale.

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della D.G.R. n. 1-4046 del 17/10/2016, come modificata dalla D.G.R. n. 1-3361 del 14 giugno 2021.

Tutto ciò premesso;

la Giunta Regionale, con voto unanime espresso nelle forme di legge,

delibera

- di esprimere, ai sensi dell'articolo 24, comma 3, del Decreto legislativo n. 152/2006 e dell'articolo 18 della legge regionale n. 40/1998, parere positivo sul procedimento valutazione di impatto ambientale, attivato dal Ministero della Transizione Ecologica su istanza di ENAC, come in premessa descritto, nel rispetto di specifiche condizioni ambientali, illustrate nell'Allegato alla presente deliberazione, di cui costituisce parte integrante e sostanziale;
- di demandare alla Direzione regionale Opere pubbliche, difesa suolo, protezione civile, trasporti e logistica, di inviare la presente deliberazione al Ministero della Transizione Ecologica, per il prosieguo del procedimento di competenza statale;
- di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri aggiuntivi per il bilancio regionale.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, ai sensi dell'articolo 61 dello Statuto e dell'articolo 5 della legge regionale 22/2010, nonché ai sensi dell'articolo 40 del Decreto legislativo 33/2013 sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione "Amministrazione trasparente".

(omissis)

Allegato

Decreto legislativo n.152/2006. Legge regionale n.40/1998, articolo 18. Parere regionale sul procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente al progetto: "Aeroporto di Milano – Malpensa. Masterplan 2035". Elenco delle condizioni ambientali.

Indice generale

<u>1. Descrizione del progetto.....</u>	<u>2</u>
<u>2. Condizioni ambientali.....</u>	<u>2</u>

Descrizione del progetto

Il progetto, presentato dalla società ENAC in data 26/06/2020 al MATTM, è localizzato nel territorio della Regione Lombardia in provincia di Varese e nei territori comunali di Ferno, Somma Lombardo, Lonate Pozzolo, Samarate, Cardano al Campo, Casorate Sempione e Vizzola Ticino.

Il Masterplan 2035 prevede un importante sviluppo dell'area cargo allo scopo di garantire un'adeguata capacità delle infrastrutture destinate alla gestione del traffico merci, in funzione degli incrementi stimati nel medio e lungo periodo dei volumi di merce servita.

Nell'ambito del progetto, che viene indicato come flessibile e adattabile agli scenari di domanda del traffico aereo, viene infatti previsto l'ampliamento della Cargo City, che comporterà un'estensione del sedime di circa 90 ha, immediatamente a sud dell'attuale confine. Di tale area, la sua parte più ad ovest (circa 25 ha) resterà utilizzabile per futuri sviluppi infrastrutturali; la parte centrale (circa 39 ha) sarà effettivamente occupata dallo sviluppo della Cargo City, finalizzata alla collocazione di nuovi magazzini di prima linea, relativo piazzale di sosta aeromobili, edifici per funzioni di supporto e viabilità connessa. La restante parte ad est (circa 26 ha) sarà gestita a spazio verde intra aeroportuale. Nell'area occupata è compresa anche la deviazione della SP 14, al bordo meridionale del nuovo sedime. Nella porzione di territorio di ca. 63 ha ubicata a sud dell'attuale sedime aeroportuale in cui si svilupperà la nuova area cargo, non è presente nessuna costruzione; l'area risulta per lo più caratterizzata da zone boschive e di brughiera. Nello specifico l'intervento Cargo city prevede la realizzazione di 3 nuovi fabbricati cargo, ciascuno avente superficie di ingombro a terra pari a circa 15.000 m² ed altezza massima pari a 15m nella porzione ubicata a sud dell'attuale sedime aeroportuale.

Il Masterplan prevede dunque di operare un'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture esistenti; oltre ad incrementare la capacità operativa dei vari dei vari sottosistemi e il livello di servizio offerto ai passeggeri, fino a consentire la gestione di ca. 41 M passeggeri/anno previsti per il 2035.

Il proponente dichiara che l'obiettivo primario del Masterplan è quello di definire una configurazione infrastrutturale airside dell'aeroporto, adeguata alle condizioni di traffico stimate per il 2035 ed alle attività aeroportuali previste. Il quadro di interventi sul sistema airside consiste nell'adeguamento delle esistenti taxi way CA e CB e la realizzazione di ulteriori 3 nuove taxi way di ingresso/uscita dalle piste sia per incremento delle performance in termini di capacità, flessibilità, puntualità e affidabilità, che per migliorare la circolazione a terra dei velivoli, riducendo i tempi di rullaggio e di attesa e conseguentemente i consumi di carburante e l'inquinamento degli aeromobili.

Condizioni ambientali

Si formulano le seguenti proposte di condizioni ambientali funzionali al controllo e gestione degli impatti derivanti dall'implementazione del Masterplan 2035 di Malpensa:

1. Implementazione della rete di monitoraggio acustico da parte di SEA (gestore aeroportuale) – nello specifico si reputa opportuno che vengano installate almeno due centraline di monitoraggio di tipo A (finalizzate alla misura del Rumore Ambientale): la prima all'interno del Parco del Ticino nel Comune di Pombia in corrispondenza della rotta di decollo 280° (ad

esempio zona Montelame o Casone), la seconda nei pressi di recettori sensibili (casa di riposo, scuole) presenti nel comune di Castelletto Ticino in corrispondenza della rotta di decollo 320°. Queste centraline dovranno monitorare i livelli di rumore attribuibili alle sorgenti aeronautiche al fine di garantire il rispetto dei limiti previsti dai PZA Comunali e, se tale obiettivo fosse difficilmente raggiungibile, dovranno essere utilizzate per minimizzare gli impatti ottimizzando la distribuzione degli aeromobili sulle rotte in decollo.

2. Maggior trasparenza verso il pubblico dei dati ambientali (rumore) in relazione al traffico aeroportuale - Alla luce del miglioramento tecnico delle reti di monitoraggio ambientale si reputa opportuno che il gestore aeroportuale metta a disposizione del pubblico il maggior numero di dati ambientali, tra i quali i livelli di pressione sonora (LAeq) rilevati dalle centraline della propria rete di monitoraggio acustico in relazione al traffico aeroportuale presente presso l'aeroporto. La condivisione di tali dati, viene solitamente effettuata mediante utilizzo di appositi portali web, accessibili attraverso la rete internet, con diversi livelli di utilizzo da parte di semplici cittadini, amministrazioni comunali, enti di controllo e autorità competenti; tali sistemi possono essere utilizzati anche per specifiche segnalazioni di disturbo. In Italia risultano essere attivi presso alcuni aeroporti tra i quali il "Guglielmo Marconi" di Bologna".
3. Dovrà essere prevista la progettazione di interventi di mitigazione atti a potenziare la funzionalità ecologica del territorio, oggetto non solo di trasformazione diretta, ma anche indiretta, con particolare riferimento al territorio Piemontese. Si ribadisce che la perdita di habitat in territorio lombardo, seppur esterna alla ZSC "Parco Naturale del Ticino" costituirà di fatto un elemento di interruzione della rete ecologica complessiva e potrà determinare una potenziale riduzione della capacità portante e della continuità ecologica anche delle aree più distanti, ma ecologicamente connesse. I progetti dovranno essere oggetto di concertazione con gli Enti competenti territorialmente.
4. In fase di progettazione esecutiva, dovrà essere data evidenza delle misure adottate per ridurre l'inquinamento luminoso fornendo una relazione illuminotecnica di dettaglio degli interventi di conversione a LED delle torri faro, *air side e land side* comprensiva di una valutazione dei potenziali effetti sulla fauna, con particolare riferimento alla chiroterofauna e avifauna migratrice identificando idonee misure di mitigazione.
5. Dovranno essere individuate, idonee misure di mitigazione per la componente avifaunistica e per la chiroterofauna che insistono sul territorio piemontese volte a mitigare gli effetti generati dalla realizzazione del Masterplan con particolare riferimento all'inquinamento acustico e luminoso. A tale scopo dovranno essere effettuati approfondimenti e valutazioni faunistiche relativamente al territorio piemontese interessato sia per la prossimità dell'area Cargo in progetto, sia per le potenziali nuove rotte di volo che potrebbero interferire pesantemente sui movimenti migratori e costituire elemento di disturbo per la fauna stanziale e svernante. Con particolare riferimento all'incidenza potenziale sui migratori notturni, in relazione all'interazione tra le direttrici di volo notturno e le rotte aeree a causa del potere attrattivo delle luci aeroportuali sulla fauna.
6. In fase di progettazione esecutiva gli interventi volti a mitigare il rischio potenziale di collisione tra avifauna e vetrate aeroportuali e barriere antirumore, qualora previste nel nuovo Masterplan 2035, dovranno essere condivisi con gli Enti Gestori dei SIC limitrofi.

7. Dovrà essere presentato agli Enti preposti un cronoprogramma relativo alle fasi di cantiere, con indicazione su eventuali modifiche dell'attuale scenario di traffico aereo per ragioni realizzative e/o di sicurezza e una conseguente valutazione delle eventuali ricadute in termini di impatto sul territorio piemontese. In particolare il cronoprogramma dei lavori dovrà essere coerente con le esigenze di tutela della fauna oggetto di tutela dei SIC e quindi condiviso con gli enti Gestori.
8. Per il territorio piemontese, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposta una proposta di Piano di monitoraggio funzionale a definire un quadro di riferimento per valutazioni legate ad eventuali incrementi di impatto in seguito alla realizzazione del Masterplan 2035. A tal fine risulta indispensabile disporre di dati ante operam per tutte le componenti di interesse, compresa fauna e vegetazione, che si riferiscano ad un arco temporale non inferiore a 12 mesi. Il piano di monitoraggio dovrà essere concordato con gli enti preposti.
9. In relazione al monitoraggio ambientale, si richiede inoltre la disponibilità di dati ambientali funzionali alla gestione e controllo degli impatti generati dal nuovo Masterplan sul territorio piemontese. Nello specifico:
 - dati sulla contabilizzazione degli eventi di *fuel dumping*, la delimitazione delle aree interessate dagli stessi
 - dati sulla tipologia/quantità/paese di provenienza/tratte di volo/frequenze voli/sistemi di decontaminazione utilizzati delle merci in transito.
 - dati su eventi di birdstrike/impatti sulle vetrate
 - frequenze sonore aeromobili in transito

Le modalità di trasmissione frequenza e la tipologia di dato fornita dovrà essere concordata con gli Enti preposti

10. Dovrà essere condiviso ed adottato un protocollo identificativo delle misure di prevenzione e controllo adottate nei confronti di specie aliene potenzialmente introdotte tramite l'attività aeroportuale (merci).