



# PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO



**U.O. N. 4 – TERRITORIO, URBANISTICA E  
SITI NATURA 2000  
Settore Pianificazione, Paesaggio e GIS**

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

**Spett.  
Regione Lombardia  
Direzione Generale Ambiente e clima  
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**

PEC: [ambiente\\_clima@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it)

*Prot. n. 2018/ cfr. n. assegnaz. PEC  
Pontevicchio di Magenta, 10 agosto 2018*

**OGGETTO: Progetto di "MXP Railink - Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2" in Comune di Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo e Somma Lombardo, nell'ambito del procedimento per il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale di cui all'art. 27 bis del d.lgs. 152/2006.**

Premesso che

- In data 14.06.2018 FerrovieNord spa ha provveduto a depositare istanza finalizzata al rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale, ai sensi dell'art. 27 bis del d.lgs. 152/2006 per la realizzazione ed esercizio del "Progetto di MXP Railink – Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2" in Comune di Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo e Somma Lombardo.
- In data 10.07.2018 ns prot. 6848, Regione Lombardia ha richiesto agli Enti di verificare e comunicare entro 30 giorni dal ricevimento, per quanto di competenza:
  - *l'adeguatezza e la completezza della documentazione depositata dal Proponente;*
  - *l'eventuale sussistenza di motivi ostativi al rilascio dei titoli richiesti ai sensi dell'art. 4 comma 6 della L.R. 5/2010.*

Richiamate le autorizzazioni di competenza del Parco Lombardo della Valle del Ticino che il Proponente ha individuato nella nota sopra richiamata (prot. 6848/2018), ovvero:

- Nulla osta dell'Ente di gestione dell'area protetta di cui alla legge 6 dicembre 1991 n. 394;
- Autorizzazione al taglio degli alberi prevista dalla legge regionale 8 dicembre 2008 n. 31;
- Rilascio titoli abilitativi necessari alla realizzazione dell'opera.

Considerato che

- il Nulla osta dell'Ente di gestione dell'area protetta di cui alla legge 6 dicembre 1991 n. 394 non è necessario in quanto l'opera in progetto non è localizzata all'interno del Parco naturale della Valle del Ticino, istituito con legge 31 del 12 dicembre 2002 PTC approvato con DCR n. 7/919 del 26 novembre 2003;
- l'Autorizzazione al taglio degli alberi prevista dalla legge regionale 8 dicembre 2008 n. 31, è erroneamente riportata, viceversa per la realizzazione dell'opera è necessario acquisire l'autorizzazione per la trasformazione del bosco di cui all'art. 42 della medesima l.r. 31/2008;
- il rilascio titoli abilitativi necessari alla realizzazione dell'opera è erroneamente riportato in quanto al Parco non compete il rilascio di titoli abilitativi in relazione alla tipologia dell'opera;



# PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO



U.O. N. 4 – TERRITORIO, URBANISTICA E  
SITI NATURA 2000

Settore Pianificazione, Paesaggio e GIS

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

- sono di competenza del Parco le seguenti autorizzazioni/pareri, che dovranno pertanto essere aggiunte all'elenco:
  - ~ il parere di Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/97 e succ. mod., dell'art. 6, all. C della D.G.R. 8 agosto 2003, n. 7/14106, reso dal Parco a Regione Lombardia;
  - ~ il parere di conformità al PTC del Parco ai sensi delle DGR n 7/5983 del 2 agosto 2001 e DGR n. 8/4186 del 21 febbraio 2007.

## **Richieste di integrazioni alla documentazione presentata**

Rispetto alla richiesta di verifica della completezza della documentazione depositata dal Proponente si rileva quanto segue.

### **Quadro programmatico**

Nel quadro programmatico del SIA viene rappresentato il collegamento ferroviario in esame come opera prevista nell'ambito del potenziamento dell'accessibilità a Malpensa (intervento F06) all'interno delle previsioni del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) e pertanto conforme alla stessa. A tal proposito si riporta uno stralcio delle conclusioni del Rapporto Ambientale redatto in sede di VAS del PRMT:

*Ulteriore attenzione è risultata essere lo sviluppo lineare delle infrastrutture attuali e programmate all'interno del sistema delle aree protette nonché della RER. In tal senso, le analisi condotte hanno evidenziato come particolarmente interferito dalle infrastrutture stradali e ferroviarie il **Parco lombardo della Valle del Ticino** con 1.650.226,72 metri lineari. Quest'ultimo, **anche in prospettiva, accoglierà all'interno del proprio territorio il maggior numero di infrastrutture stradali programmate (48.237,50 metri)**. Tale dato spicca rispetto agli altri parchi regionali (Cfr. Tabella 4-4) che presentano sviluppi decisamente più contenuti, a fronte, in alcuni casi, di una superficie territoriale paragonabile.*

Si riporta altresì le conclusioni del parere rilasciato dal Parco in sede di VAS del suddetto PRMT:

*posto che si rimanda qualsiasi determinazione relativa agli specifici interventi previsti ad una fase successiva, ossia quando saranno meglio definiti eventuali progetti di dettaglio, si ritiene che **le attuali previsioni del PRMT siano suscettibili di produrre una significativa interferenza sulle componenti ambientali del Parco del Ticino (in termini in particolare di consumo e perdita di qualità dei suoli, frammentazione ecologica, inquinamento puntuale e diffuso, ecc.), sulla sua integrità e sui servizi ecosistemici svolti.***

*Pertanto si richiede che, relativamente alle opere previste nel territorio del Parco del Ticino, area protetta regionale maggiormente impattata dal presente Programma, si tenga in considerazione quanto emerso nell'ambito dello studio "Valutazione Ambientale Strategica dei programmi di sviluppo del sistema di trasporto nel territorio del Parco Lombardo della valle del Ticino" (realizzato dal Parco nel 2007), in particolare per quanto riguarda l'impatto determinato dalle opere che assumono un andamento parallelo all'asta fluviale.*

*Si richiede altresì che ogni nuova previsione infrastrutturale nell'area sia, sin dalla fase progettuale, condivisa e discussa con il Parco e con gli Enti locali coinvolti anche indirizzando in maniera oculata le risorse economiche disponibili al fine di **risolvere le effettive criticità ed esigenze del territorio interessato e di salvaguardare i capitali rappresentati da risorse quali il territorio, gli ecosistemi, il***



# PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO



**U.O. N. 4 – TERRITORIO, URBANISTICA E  
SITI NATURA 2000**

**Settore Pianificazione, Paesaggio e GIS**

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

***paesaggio e le attività esistenti, in particolare l'agricoltura, quale risorsa economica tanto preziosa quanto fragile.***

Richiamata altresì la 'Dichiarazione di sintesi' della VAS del PRMT, approvata con Deliberazione del consiglio regionale n. 1245 del 20 settembre 2016, che riporta tra le modalità di recepimento delle osservazioni formulate dal Parco Lombardo della Valle del Ticino che 'saranno tenuti in considerazione, nelle future fasi di sviluppo progettuale degli interventi, nell'ambito dell'attività di partecipazione degli enti territoriali coinvolti, i contenuti del documento "Valutazione ambientale strategica dei programmi di sviluppo del sistema di trasporto nel territorio del Parco lombardo della Valle del Ticino" (realizzato dal Parco nel 2007), anche alla luce di quanto il Parco stesso presenterà in termini aggiornati e aggiornati'.

Considerato quindi che il suddetto documento 'Valutazione Ambientale Strategica dei programmi di sviluppo del sistema di trasporto' evidenzia come l'opera in progetto sia la seconda (dopo la Boffalora-Mxp), in termini di maggior incidenza per sorgente di consumo di unità ambientali e per rilevanza dei consumi attesi per i boschi ai fini dei valori tutelati dal Parco del Ticino si ritiene che, anche alla luce delle criticità già emerse ed evidenziate, visto lo scenario di sviluppo infrastrutturale che lo stesso disegna per il territorio del Parco, sia indispensabile che ogni progettazione non possa essere oggetto di una valutazione "separata" che non tenga conto dell'effetto cumulativo che la realizzazione degli interventi programmati avrà su un territorio riconosciuto come area protetta, area prioritaria per la biodiversità e sede di importanti corridoi ecologici della Rete Ecologica Regionale, nonché Riserva della Biosfera MAB dell'Unesco.

Si richiede pertanto che l'intervento sia ricondotto ad una pianificazione e programmazione strategica che tenga conto, come già richiesto, dei risultati (seppur da aggiornare) della VAS del Parco e dia indirizzi certi e obiettivi prioritari da perseguire – da condividere con le realtà locali – per tale ambito.

Sempre il quadro programmatico del SIA evidenzia una generale compatibilità dell'intervento in progetto rispetto al Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale della Valle del Ticino, ponendo come elementi discriminanti la preesistenza nell'ambito di infrastrutture stradali e diverse aree degradate, ma senza tener conto degli ulteriori – e prevalenti – elementi naturali che verranno interferiti.

A tale proposito si segnala che

- L'impatto più rilevante dell'opera in progetto è riconducibile alla frammentazione del territorio e al consumo di suolo, che il PTC e il regolamento della Rete Ecologica del Parco tendono a contenere. Tali impatti saranno limitati laddove l'infrastruttura sarà realizzata in galleria, negli altri casi, visto l'art. 25 del PTC, dovranno essere compensati a cura e spese del titolare dell'opera, in considerazione di "ogni valore ambientale coinvolto nella realizzazione dell'opera, mirando all'equilibrio o al miglioramento del bilancio ambientale;" recuperando "contestualmente..., le aree già occupate da infrastrutture ed opere, o loro parti, dismesse...";
- Sempre ai sensi del citato art. 25, si precisa che le nuove infrastrutture dovranno perseguire una serie di obiettivi di cui non si dà conto nel SIA e che dovranno essere invece adeguatamente verificati e perseguiti per accertare la conformità al Piano.



# PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO



**U.O. N. 4 – TERRITORIO, URBANISTICA E  
SITI NATURA 2000**

**Settore Pianificazione, Paesaggio e GIS**

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

## **Quadro progettuale**

Il quadro progettuale fa riferimento a due scenari possibili, uno a breve termine (2017-2018) e uno a medio termine (2023 – 2025) che rappresentano le ipotesi plausibili di attivazione delle diverse infrastrutture (pag. 48 del quadro progettuale).

- Lo scenario di breve termine deve essere necessariamente aggiornato, alla luce delle infrastrutture lì ancora previste ed oggi in esercizio (come il collegamento T1-T2) con i relativi flussi di traffico.
- In analogia, lo scenario di medio termine dovrà dar conto dell'attuale iter di approvazione e tempistiche di realizzazione del raccordo a Y e del potenziamento della Rho Gallarate.

Lo stesso documento così afferma: *il potenziamento della linea Rho Gallarate, oggi satura, è infatti condizione essenziale per un adeguato utilizzo del collegamento T2 – Gallarate.*

Tale assunto emerge anche dall'Analisi Costi-Benefici, condotta dal Politecnico di Milano, che riporta come il VAN economico dell'intervento potrebbe essere leggermente positivo solo se il collegamento ferroviario Malpensa T2 – asse del Sempione venisse realizzato a seguito del completamento del progetto di quadruplicamento Rho – Parabiago, mentre il VAN risulterebbe fortemente negativo se tale collegamento venisse realizzato prima; il VAN risulterebbe fortemente negativo anche se il collegamento ferroviario Malpensa T2 – asse del Sempione venisse realizzato a seguito del potenziamento Rho- Gallarate.

Il quadro progettuale delineato non fornisce invece alcuna certezza e garanzia sulla sostenibilità economica dell'opera e sulle effettive ricadute dello stesso, alla luce di una serie di elementi di incertezza sullo sviluppo (in termini di opere e tempistiche) delle altre previsioni infrastrutturali ferroviarie che incidono - e anche pesantemente - sulla funzionalità dell'opera in esame.

Si ritiene pertanto che, per valutare la sostenibilità ambientale dell'opera, debbano essere forniti preliminarmente adeguati approfondimenti che dimostrino l'effettiva sostenibilità economica e utilità dell'infrastruttura, alla luce di uno scenario strategico più ampio sull'intera accessibilità all'aeroporto e di un cronoprogramma che definisca le tempistiche di realizzazione dei diversi interventi sopra citati, richiamati dall'Analisi Costi-Benefici.

## **Inserimento paesaggistico**

- Si ritiene che i foto inserimenti proposti siano inadeguati e non adeguatamente contestualizzati e rappresentino principalmente la visuale dal sedime ferroviario e non rispetto al contesto; l'impatto delle varie opere dovrebbe essere valutato per tutti i tratti, da più punti di vista (con un confronto tra il prima e il dopo), individuando le visuali o i con visuali più sensibili. Il SIA valuta l'Incidenza visiva bassa, sostenendo che la maggior parte del tracciato è in galleria artificiale o in trincea, ma non tiene conto della frammentazione anche in chiave paesistica degli ambiti naturali presenti e delle interferenze visuali nei tratti più prossimi ad abitazioni, ad altre infrastrutture e a percorsi fruitivi esistenti all'interno anche degli ambiti boscati.

## **Autorizzazione alla trasformazione del bosco**

Vista la documentazione messa a disposizione sul portale regionale SILVIA, si segnala che è necessaria la predisposizione della seguente documentazione:

- corografia su Carta Tecnica Regionale in scala 1:10.000, riportante l'area per la quale si chiede la trasformazione (sia temporanea sia definitiva);



# PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO



**U.O. N. 4 – TERRITORIO, URBANISTICA E  
SITI NATURA 2000**

**Settore Pianificazione, Paesaggio e GIS**

*Sviluppo sostenibile*

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

- planimetria catastale con indicazione precisa delle particelle e delle superfici interessate dall'intervento;
- descrizione sintetica del bosco da trasformare e valutazione di possibili alternative di minore impatto ambientale;
- progetti degli interventi compensativi (previsti dalla D.G.R. 675/2005 e dal P.T.C. del Parco del Ticino) da realizzare, con relative modalità tecniche e definizione dei costi.

Si ricorda che la progettazione e la direzione lavori di tutti gli interventi di imboschimento o rimboschimento compensativo e di attività selvicolturali, ivi compresi i progetti di mitigazione ambientale con "opere a verde", dovranno essere obbligatoriamente svolte da tecnici abilitati.

## **VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

Richiamato il ns. parere del 9 settembre 2016 ad oggetto "Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2 – Linea RFI Sempione – Avvio della consultazione per le fasi di accompagnamento. Osservazioni alla documentazione", si riportano alcune richieste di integrazioni che non sono state prese in considerazione nella documentazione depositata e che sono indispensabili per consentire il rilascio del **parere di incidenza**:

- integrazione dei dati bibliografici con indagini di campo *ante operam* anche a supporto della localizzazione delle opere di compensazione (ecodotto, ecc). Tale richiesta, già espressa in fase di accompagnamento alla VIA, viene ribadita in quanto non possono ritenersi sufficienti i dati raccolti dall'esecuzione di un unico sopralluogo effettuato nel mese di gennaio, come rilevato nell'ambito dello studio;
- analisi delle incidenze sulle componenti abiotiche, biotiche e ecologiche. Si evidenzia come ad esempio gli aspetti legati a rumore, illuminazione e recinzioni, sia in fase di cantiere che di esercizio, sulle connessioni ecologiche e sulla fauna non siano trattati in modo esaustivo;
- valutazione della funzionalità ed equivalenza ecologica delle opere compensative rispetto alla situazione *ante operam*, a supporto delle conclusioni dello studio di incidenza;
- sovrapposizione delle aree di cantiere (deposito materiale di scavo, attrezzature fisse, ecc.), con i rilievi vegetazionali, al fine di supportare la richiesta esplicitata in fase di scoping di optare prioritariamente per la localizzazione delle aree di cantiere su aree interne al sedime aeroportuale o aree degradate e solo in assenza di altre alternative su aree boscate, escludendo quelle a maggiore naturalità;
- individuazione, in forma tabellare e grafica, dei punti critici di conflitto attraverso l'intersezione degli elementi della rete ecologica e del sistema idrografico con l'opera in progetto;

Si segnala inoltre che

- sebbene si apprezzi la creazione di habitat a brughiera fra gli interventi di mitigazione previsti, si propone che gli interventi di riforestazione delle aree boscate trasformate vengano progettati prevedendo il mantenimento di radure con le medesime caratteristiche, in ragione dell'elevata vocazionalità dell'area per questo tipo di habitat comunitario (*habitat 4030*), le cui superfici si sono ormai ridotte drasticamente rispetto a quanto presente un tempo nell'area di Malpensa;
- in Comune di Gallarate nell'area della Moriggia, sono presenti aree umide (anche forestate) ove è stata accertata la presenza del Pelobate fosco (*Pelobates fuscus insubricus*), specie di interesse



# PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO



**U.O. N. 4 – TERRITORIO, URBANISTICA E  
SITI NATURA 2000**

**Settore Pianificazione, Paesaggio e GIS**

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

comunitario prioritario; si suggerisce quindi che alcuni interventi di compensazione possano essere indirizzati alla creazione/riqualificazione di aree con caratteristiche atte ad ospitare questa specie di rilevante importanza conservazionistica.

Preme sottolineare infine, come già rimarcato in occasione degli incontri di presentazione del progetto, che il Parco del Ticino, pur auspicando e privilegiando la realizzazione di interventi che implementino il trasporto ferroviario, rispetto a quello stradale, si riserva di valutare con attenzione, anche a seguito di quanto emerso dagli studi sul fabbisogno promossi dai proponenti, l'effettiva necessità dell'opera che determina certamente un forte impatto sul territorio interessato.

Si rimarca inoltre che l'accettabilità dell'opera sarà valutata anche sulla base dei vantaggi in termini ambientali legati all'effettiva diminuzione del traffico veicolare su gomma. Ad esempio questo opera potrebbe essere più sostenibile se la linea ferroviaria fosse progettata per accogliere il traffico merci determinato dall'incremento del traffico cargo dell'aeroporto di Malpensa e delle previsioni del Masterplan MPX 2030.

Si richiede pertanto che la documentazione progettuale e dello studio di Impatto Ambientale sia adeguata rispetto a quanto sopra evidenziato sia in termini di integrazioni documentali che contenutistiche, ritenendo comunque necessario che preliminarmente agli approfondimenti progettuali richiesti, sia verificata la sostenibilità economica dell'intervento all'interno di un quadro pianificatorio e programmatico strategico più ampio, discusso e condiviso con gli Enti territoriali.

Il Direttore  
Claudio Peja

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

*Riferimenti:*

*Fulvio Caronni – Settore Vegetazione e Boschi – 02.97210226 [fulvio.caronni@parcoticino.it](mailto:fulvio.caronni@parcoticino.it)*

*Valentina Parco - Settore Gestione Siti Natura 2000 02.97210253 [natura2000@parcoticino.it](mailto:natura2000@parcoticino.it)*

*Francesca Trotti - Settore Pianificazione Paesaggio e GIS 02.97210239 – [francesca.trotti@parcoticino.it](mailto:francesca.trotti@parcoticino.it)*