



# COMUNE DI ARSAGO SEPRIO

Provincia di Varese



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2013 - 0004401 del 19/02/2013

Prot. 1606  
RACCOMANDATA A/R  
ANTICIPATA VIA P.E.C.

Arsago Seprio, lì 13.2.2013

Spett.le  
**Ministero dell'Ambiente  
e della tutela del territorio e del mare**

*Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via C.Colombo 44*

00147 Roma



Oggetto: Trasmissione documentazione

Si trasmette con la presente copia della Deliberazione di Giunta Comunale n. 23 dell'8.02.2013 ad oggetto: 'Osservazioni in merito ai 'chiarimenti' relativi alla valutazione di impatto ambientale del Masterplan di Malpensa'.

L'occasione mi è gradita per porgere cordiali saluti.



IL SINDACO  
*Prof. Claudio Montagnoli*



# COMUNE DI ARSAGO SEPRIO

PROV. DI VARESE

N. 23 Reg.

## VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

**OGGETTO: OSSERVAZIONI IN MERITO AI 'CHIARIMENTI' RELATIVI ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI MALPENSA**

L'anno 2013 il giorno OTTO del mese di FEBBRAIO alle ore 14.00 nella sala delle adunanze della Sede Comunale, si è riunita la Giunta Comunale convocata nelle forme di legge. Presiede l'adunanza il Sig. Claudio Montagnoli nella sua qualità di Sindaco e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti signori:

N.progr.	Cognome e nome		Presenti	Assenti
1	MONTAGNOLI CLAUDIO	Sindaco	SI	
2	TERUZZI PIERO	Vicesindaco	SI	
3	VANOSSI ROBERTO	Assessore	SI	
4	ROSSO MARTINO	Assessore	SI	
5	BRUSATI ROBERTO	Assessore	SI	
6	CASTAGNA MARCO	Assessore		SI
7	COCOLO EUTIMIO	Assessore		SI

Assiste il Segretario Comunale dott.ssa Torre Assunta.

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta l'adunanza ed invita i presenti alla trattazione dell'argomento indicato in oggetto.

## LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO che:

- nel mese di maggio 2011 era stato pubblicato lo Studio di Impatto Ambientale relativo al Master Plan di Malpensa integrato nel mese di giugno 2012 con il documento "Integrazioni Volontarie";
- il Comune di Arsago Seprio, ai sensi di legge, aveva presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le Osservazioni agli studi presentati, in forma singola ed associata, richiedendo la formulazione del parere di compatibilità ambientale negativo per il Master Plan, ovvero l'avvio della procedura di VAS;
- il giorno 18 dicembre 2012 ENAC ha pubblicato una nuova integrazione agli studi d'impatto ambientale, denominata CHIARIMENTI, predisposta da SEA, oggetto d'analisi da parte del Parco Lombardo della Valle del Ticino, dagli Uffici Comunali e dalla Commissione Comunale Malpensa;

VISTI

- il Verbale di Deliberazione del Consiglio di Gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino, in data 30/01/2013, ad oggetto "Osservazioni in merito ai CHIARIMENTI relativi alla valutazione di impatto ambientale del Master Plan di Malpensa" e l'allegata istruttoria tecnica;
- il documento " Piano di Sviluppo Aeroportuale (o *Master Plan*) di Malpensa - Studio di impatto ambientale "Chiarimenti" – Esame e ulteriori considerazioni" predisposto in forma associata fra i comuni di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate, Vizzola Ticino, quale osservazione a carattere generale;
- il documento predisposto dagli uffici comunali "Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del Master Plan di Malpensa - Osservazioni ai Chiarimenti";

RITENUTO opportuno ritenere tali documenti parte integrante della presente delibera;

RITENUTO altresì opportuno esprimere il parere secondo le modalità di legge;

RICHIAMATE inoltre le proprie precedenti osservazioni in quanto i CHIARIMENTI non hanno consentito di acquisire ulteriori elementi informativi relativamente agli aspetti già oggetto d'osservazione da parte di questo Comune approvate con Delibera di C.C n. 29 del 14 luglio 2011 e Delibera di G. C. n.101 del 31 luglio 2012;

VISTO l'art. 49 del Decreto legislativo n.267/2000;

CON voti unanimi resi in forma palese;

<b>DELIBERA</b>
-----------------

1. di fare proprie le osservazioni contenute nel Verbale di Deliberazione del Consiglio di Gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino, in data 30/01/2013, e l'allegata istruttoria tecnica;
2. di approvare il documento " Piano di Sviluppo Aeroportuale (o *Master Plan*) di Malpensa - Studio di impatto ambientale "Chiarimenti" – Esame e ulteriori considerazioni" predisposto in forma associata fra i comuni di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate, Vizzola Ticino, quale osservazione a carattere generale;
3. di approvare il documento predisposto dagli uffici comunali "Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del Master Plan di Malpensa - Osservazioni ai Chiarimenti";
4. di richiamare integralmente le precedenti osservazioni approvate con Delibera di C.C n. 29 del 14 luglio 2011 e Delibera di G. C. n. 101 del 31 luglio 2012 ;
5. di inviare la presente deliberazione con i relativi allegati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
6. di chiedere il pronunciamento del parere di compatibilità ambientale negativo per il Master Plan di Malpensa;
7. di dichiarare, con successiva unanime votazione, il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi di quanto disposto dall'art. 134- ultimo comma – del Decreto Legislativo n.267/2000.

ALL A)

Allegato alla delibera Ge  
n. 23 del 8.2.2013  
IL SINDACO IL SEGRETARIO  
F.to MONTAGNANI F.to TORRE

Copia

	<b>PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO</b>		
	<b>C.d.G.</b>	<b>Numero</b> 17	<b>Data</b> 30/01/2013
<b>OGGETTO: OSSERVAZIONI IN MERITO AI "CHIARIMENTI" RELATIVI ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTER PLAN MALPENSA.</b>			

## VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI GESTIONE

L'anno duemilatredici addì trenta del mese di gennaio alle ore 10.30 presso la sede del Parco Lombardo della Valle del Ticino, convocato nei modi previsti dallo statuto, si è regolarmente riunito il Consiglio di Gestione.

All'esame dell'argomento in oggetto, risultano presenti:

N.	COGNOME E NOME	CARICA	PRESENZE
1	BELTRAMI GIAN PIETRO	Presidente	Presente
2	DUSE LUIGI ENZO EMILIO	Vice Presidente	Assente giustificato
3	BENEDETTI ALBERTO	Consigliere	Presente
4	FRACASSI MARIO FABRIZIO	Consigliere	Presente

Presiede il Sig. BELTRAMI GIAN PIETRO, Presidente del Parco.

Assiste il Direttore-Segretario, Arch. Claudio Peja

OGGETTO: OSSERVAZIONI IN MERITO AI "CHIARIMENTI" RELATIVI ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTER PLAN MALPENSA.

Deliberazione C.d.G. n. 17 del 30/01/2013

### IL CONSIGLIO DI GESTIONE

Premesso che con lettera del 11.12.2012 prot. n. 32213, SEA ha trasmesso al Parco del Ticino la documentazione relativa all'oggetto che ENAC, con nota prot. n. 156047/IPP del 05.12.12, ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, le Regioni Lombardia e Piemonte per la Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale. Nella nota di ENAC viene comunicato che *"in data 18 dicembre 2012 saranno eseguite le pubblicazioni dell'Avviso al Pubblico relativo alla pubblicazione dei chiarimenti"*;

Considerato che:

- nel 1970 l'UNESCO diede il via al progetto MAB (Man and the Biosphere Programme) finalizzato ad istituire in molte parti del mondo "Riserve della Biosfera" (Biosphere Reserve: B.R.) attraverso le quali raggiungere essenzialmente tre obiettivi:
  - conservare la diversità biologica e culturale della B.R.;
  - utilizzare la B.R. per uno sviluppo, incentrato principalmente su popolazioni e comunità residenti, secondo modelli di gestione del territorio orientati allo sviluppo sostenibile;
  - utilizzare la B.R. come supporto logistico per ricerca, monitoraggio, informazione e comunicazione finalizzati alla promozione di conoscenza, consapevolezza, attenzione e responsabilità pro-ambientale nei comportamenti degli utilizzatori e gestori delle stesse B.R.
- in data 16 dicembre 2002 il Direttore Generale dell'UNESCO ha formalizzato l'ingresso della Valle del Ticino nel programma "Man and Biosphere" (MAB) dell'UNESCO, includendo il territorio dei Parchi Regionali Lombardo e Piemontese del Ticino tra le Riserve Mondiali della Biosfera;
- il riconoscimento del Parco del Ticino quale "Riserva della Biosfera" comporta l'accettazione dei vincoli paesaggistici ed urbanistici tesi al mantenimento ed alla salvaguardia dell'ecosistema;
- il Parco Lombardo della Valle del Ticino e il Parco piemontese del Ticino - Lago Maggiore hanno presentato a settembre 2012, nell'ambito del processo di revisione periodica delle Riserve della Biosfera, una proposta di modifica dei confini comportante un significativo ampliamento della Riserva della Biosfera "Valle del Ticino", come istituita nel 2002, ed un potenziale maggiore coinvolgimento della popolazione locale rispetto agli obiettivi e alle azioni di conservazione, gestione del territorio e sviluppo sostenibile che i due Enti stanno da anni perseguendo.
- Il Parco lombardo della valle del Ticino, insieme al Parco piemontese, a fronte del riconoscimento di cui sopra e delle previsioni di ampliamento deve farsi garante, per quanto di competenza, del rispetto degli obiettivi e delle finalità istitutive della Riserva della Biosfera, per la promozione di una gestione del territorio nell'ottica

della conservazione delle risorse e dello sviluppo sostenibile, nel pieno coinvolgimento delle comunità locali.

Richiamati i precedenti atti del Parco relativi all'argomento in oggetto:

- deliberazione A.C. n. 16 del 30.09.2006 avente per oggetto "Approvazione della Valutazione Ambientale Strategica dei programmi di sviluppo del sistema di trasporto" redatta dal Parco del Ticino;
- deliberazione A.C. n. 18 del 11.11.2006 avente per oggetto "Approvazione del documento relativo all'aeroporto di Malpensa";
- deliberazione C.d.A. n. 48 del 15.07.2011 avente per oggetto "Osservazioni in merito al "Master Plan Aeroportuale " di Malpensa ed asl relativo Studio di Impatto Ambientale;
- deliberazione C.d.A. n. 57 del 14.09.2011 avente per oggetto "Osservazioni integrative in merito al Master Plan Aeroportuale " di Malpensa ed asl relativo Studio di Impatto Ambientale";
- deliberazione C.d.G. n. 64 del 18.07.2012 avente per oggetto "Osservazioni in merito alle integrazioni volontarie allo Studio di Impatto Ambientale relativo al Master Plan Malpensa";

Vista la relazione tecnica, allegata alla presente deliberazione quale parte integrante, dalla quale emerge in sintesi quanto segue:

- in premessa si ripropongono in toto le osservazioni contenute nella deliberazione C.d.A. n. 48 del 15.07.2011 avente ad oggetto "Osservazioni in merito al "Master Plan Aeroportuale" di Malpensa ed il relativo Studio di Impatto Ambientale", nella deliberazione C.d.A. n. 57 del 14.09.2011 avente per oggetto "Osservazioni integrative in merito al Master Plan Aeroportuale di Malpensa e al relativo studio di impatto ambientale" e nella deliberazione C.d.A. n. 64 del 18.07.2012 avente per oggetto "Osservazioni in merito alle integrazioni volontarie allo studio di impatto ambientale relativo al Master Plan Malpensa".
- Rispetto ai chiarimenti in merito alle **procedure pregresse**, la relazione generale riporta una disanima delle azioni previste dal D.P.C.M. del 13 dicembre 1999 relativo alla valutazione di impatto ambientale per il trasferimento del traffico all'aeroporto di Milano Malpensa e quanto svolto da SEA in termini di ottemperanza.

Per ciò che riguarda quanto riportato in tabella al **punto D Interventi di medio termine** pag. 9-10 sulla tematica aria si rileva che sono presentate tra le azioni svolte da SEA attività non realizzate direttamente dalla Società aeroportuale, ma dal Parco del Ticino grazie a finanziamenti derivanti da convenzioni sottoscritte con Regione Lombardia. Rispetto a ciò si precisa che il "Piano Territoriale d'Area Malpensa. Norme speciali per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000", approvato con Legge Regionale n. 10 del 12 aprile 1999, prevedeva misure di mitigazione e compensazione volte al miglior inserimento ambientale delle opere previste dal Piano stesso oltre che la creazione di un sistema complessivo di aree verdi che integrasse e completasse la pianificazione del Parco del Ticino e l'attuazione di specifiche azioni progettuali di bonifica e riqualificazione delle aree degradate, deboli o compromesse.

Il Piano d'Area, così concepito, non aveva incluso, tra le sue azioni, specifiche attività di monitoraggio delle principali componenti ambientali coinvolte, sia biotiche (fauna, vegetazione) che abiotiche (acque, aria, suolo, rumore), finalizzate alla stima dei potenziali e reali effetti indotti dalla realizzazione e dalla messa in esercizio dell'Aeroporto di Malpensa 2000.

Questo ha comportato che, nelle fasi iniziali dell'attività aeroportuale, le ricadute ambientali del nuovo scalo, non siano state assoggettate ad alcun monitoraggio di

tipo sistematico e continuativo nel tempo, fatta eccezione, ed in modo parziale, per le componenti rumore ed aria.

Per ovviare a tali lacune, i vari Enti coinvolti, in primis Parco del Ticino e Regione Lombardia, sin dalla fase di messa a regime dell'impianto aeroportuale di Malpensa, avevano concordato sulla necessità di realizzare un completo ed organico sistema di monitoraggio dell'attività aeroportuale agendo nelle forme e negli ambiti istituzionali a tutti i livelli (provinciali, regionali e nazionali), nel pieno rispetto del ruolo di ciascuno ed attraverso la qualificata partecipazione dei diversi Enti e Istituzioni preposti alla gestione, tutela e controllo del territorio. Le attività di studio e ricerca incluse in tale sistema, dovevano poi essere propedeutiche all'individuazione delle principali criticità e quindi fornire gli indirizzi per la realizzazione delle opere di compensazione e mitigazione ambientale degli impatti prodotti dall'aeroporto e dal suo indotto.

Al fine, quindi, di promuovere l'effettuazione di attività di ricerca e monitoraggio in aree naturali ed in aree degradate ricadenti nel territorio del Parco del Ticino, necessarie per l'elaborazione dei programmi di compensazione ambientale previsti dal Piano d'Area sopra richiamato, dal 1999 al 2010 sono state sottoscritte tra il Parco del Ticino e la Regione Lombardia 11 convenzioni che hanno stanziato i fondi per l'attuazione di indagini sulle componenti biotiche e abiotiche del territorio a Parco, con particolare riferimento all'intorno di Malpensa, e l'esecuzione di interventi di miglioramento e riqualificazione ambientale nei territori dei Comuni contermini all'aerostazione. Negli ultimi anni peraltro tali Convenzioni non sono state più rinnovate, pertanto il Parco del Ticino ha dovuto proseguire le ricerche, laddove possibile, attraverso l'utilizzo di fondi propri.

Tali precisazioni sono presentate per chiarire che quanto "svolto" da SEA in merito al monitoraggio, in realtà è da attribuirsi esclusivamente alla volontà e all'impegno economico di altri soggetti e che, in assenza di tali studi, svolti – si ribadisce - senza alcun tipo di coinvolgimento o contributo da parte della Società aeroportuale, la maggior parte delle componenti ambientali, abiotiche e biotiche, dell'intorno di Malpensa risulterebbe oggi non indagata;

- per quanto riguarda il verde a pag. 10 -11 della relazione generale, si richiamano, nuovamente, studi non effettuati da SEA ma da altri soggetti, quali Parco del Ticino, ARPA di Varese e Provincia di Varese; si dichiara inoltre che SEA ha realizzato con l'Azienda Regionale delle Foreste il Piano del verde all'interno del sedime aeroportuale.

A tal proposito si richiama il Piano Territoriale d'Area Malpensa, approvato con Legge Regionale n. 10 del 12 aprile 1999, che individua il Piano del Verde tra gli interventi prioritari di definitiva individuazione (allegato A – tab. A1) e al punto 5.3.3 del Volume terzo – Quadro progettuale ne disciplina l'attuazione precisando che tale piano prevedeva non solo sistemazioni delle aree verdi all'interno dell'aeroporto ma anche opere di compensazione da realizzare nell'intorno aeroportuale. La localizzazione di tali interventi è rappresentata graficamente nella tav. 3 del quadro progettuale "Assetto delle aree verdi ed interventi previsti".

Quanto dichiarato da conto dell'attuazione delle opere all'interno del sedime aeroportuale, ma rileva quanto previsto dal Piano del verde e non realizzato. Di nuovo quindi si ribadisce quanto già espresso nei precedenti pareri sul SIA e sulla documentazione integrativa in merito alla mancata realizzazione di quanto previsto dalla L.R. 10/1999 nella vasta area a sud dell'attuale sedime aeroportuale, interessata dalla Brughiera di Malpensa, considerata come "area di riforestazione" e come intervento prioritario, e interferita dalle previsioni del Master Plan.

La relazione, relativamente alla tematica del verde, cita poi un progetto pilota da realizzare in attuazione del Piano del Verde previsto dal Piano d'Area Malpensa. Tale intervento avrebbe permesso il recupero e miglioramento di circa 60 ha di

bosco in fregio alla SS 336 adiacenti all'abitato di Cardano al Campo e la realizzazione e la sistemazione di circa 10.000 metri di piste e sentieri in terra battuta. Non disponendo di informazioni di maggior dettaglio, si ritiene opportuno comprendere il grado di sovrapposizione di tale intervento, che sembrerebbe attuato in ottemperanza al Piano d'Area, con gli interventi di miglioramento e riqualificazione delle formazioni forestali riportate nella documentazione di in esame e interessanti anche i boschi di Cardano al Campo.

Sempre rispetto alle previsioni del Piano del verde si rilevano altre possibili sovrapposizioni tra quanto già previsto per Malpensa 2000 e non attuato (tav. 3.4 sud quadro progettuale della LR 10/1999) e gli interventi proposti in questa sede come mitigazione nelle aree dell'ansa di Castelnovate e del Turbigaccio. Da aggiungere come la tav. 3.4 nord della LR 10/1999 localizzi un intervento di riforestazione proprio nell'area del Vigano che la documentazione novembre 2012 destina invece per la ricostituzione della brughiera.

E' evidente che quanto presentato e approvato come mitigazione e compensazione nell'ambito di Malpensa 2000 non possa essere riproposto come mitigazione dei nuovi impatti derivanti dall'ampliamento aeroportuale;

- in merito agli approfondimenti relativi all'**inquinamento atmosferico**, si ritiene che gli stessi non forniscano elementi aggiuntivi di valutazione e non risolvano le criticità già evidenziate nei precedenti pareri e qui sintetizzate:
  - i modelli prescelti per le simulazioni partono da presupposti, tutti da dimostrare, che nello Scenario Futuro vi siano profonde modificazioni del parco mezzi e delle condizioni di contesto che porteranno ad una significativa riduzione delle emissioni ed un conseguente miglioramento della qualità dell'aria;
  - per quanto riguarda i parametri identificati come rappresentativi per le valutazioni sull'eventuale contributo inquinante dell'aeroporto le analisi non prendono in considerazione inquinanti, fra i quali gli IPA (Idrocarburi policiclici aromatici), indicatori delle combustioni incomplete veicolari e aeroveicolari e l'ozono troposferico, uno degli inquinanti dagli effetti fitotossici più marcati;
- per quanto riguarda gli **aspetti vegetazionali ed ecosistemici** gli ulteriori chiarimenti sottolineano innanzitutto come la caratterizzazione della vegetazione reale di area vasta oggetto già del SIA abbia evidenziato la scarsa presenza di classi a qualità buona o elevata e la contemporanea predominanza di classi a qualità scadente o pessima. Non emerge però che le classi a qualità più alta (come ben evidente nell'all. 03.A2 delle integrazioni) siano proprio quelle maggiormente interferite dalle previsioni della Terza Pista e della logistica; tale approfondimento non fa altro quindi che confermare come in un contesto ecosistemico evidentemente già degradato, l'attuazione delle previsioni del Master Plan ne determinerebbero un ulteriore scadimento, andando addirittura a sottrarre le già ridotte aree di pregio ancora presenti.

Inoltre, l'affermazione contenuta nell'All. 3 che sostiene che *"Un ulteriore dato di interesse è costituito dalla distribuzione territoriale dei valori di qualità, con il prevalere di quelli di maggiore qualità negli ambienti più prossimi alla valle del Ticino, per quanto attiene il settore piemontese, mentre la restante parte lombarda risulta nell'insieme al più mediocre e fortemente condizionata dalla presenza di estese aree a qualità scadente o addirittura pessima"* non tiene conto del fatto che il contesto geografico non è caratterizzato da situazioni di naturalità diffusa. Infatti, pur ritenendo la precedente valutazione del tutto soggettiva (in quanto non supportata da dati provenienti da rilievi fitosociologici adeguati e ben dispersi nell'area d'interesse), val la pena di richiamare il contesto fortemente antropizzato dell'area; area nella quale l'"effetto margine" dovuto alla frammentazione dei biotopi naturali ha facilitato l'ingresso di elementi esotici. Tale processo negativo potrebbe

essere in parte efficacemente contrastato se si mettessero in atto adeguate misure di gestione. La distruzione totale del biotopo, al contrario, non solo non migliorerebbe lo stato attuale, ma renderebbe di fatto ancora più probabile un ulteriore incremento della frammentazione ecosistemica e dei suoi effetti sui biotopi. Per quanto riguarda l'approfondimento relativo alla possibilità di **ricostituzione della brughiera**, si afferma che gli interventi di mitigazione in funzione dell'habitat di brughiera sono stati ideati con un duplice obiettivo: il primo riguarda il ripristino di superficie occupata; il secondo ha una valenza ecologica, in quanto cerca di mettere in connessione le aree attualmente esistenti di brughiera (presenti in alcuni dei siti Natura 2000 dell'area vasta) creando una sorta di "circuitazione".

Si rileva, nuovamente, come i proponenti ritengano appropriata la realizzazione di interventi di compensazione in aree, quali l'ex area militare, che già allo stato attuale presentano elementi diffusi di naturalità e di valore naturalistico. In particolare, l'area compresa tra la SS 336 e le vasche di spagliamento del torrente Amo è già caratterizzata da formazioni di praterie aride e da brughiera e questi ambienti costituiscono ad oggi habitat di specie di rilevante interesse naturalistico, come ad esempio Averla piccola, Succiacapre, Calandro.

Allo stesso modo l'intervento di ricostituzione della brughiera all'interno del SIC "Brughiera del Vignano" verrebbe realizzato in aree attualmente coperte da boschi di aghifoglie che, pur caratterizzate in parte dalla presenza di conifere non autoctone, rappresentano l'habitat di molte specie prettamente forestali, che si elencano brevemente (dati aggiornati a dicembre 2012):

- **113 specie di uccelli**, dei quali 62 nidificanti certi o probabili e 14 di interesse comunitario
- **specie nidificanti di uccelli forestali** quali Falco pecchiaiolo (All. I), Succiacapre (All. I), Picchio nero (All. I, presente in zona dal 2011), Picchio rosso minore (non comune in Lombardia), Picchio verde, Astore (raro in ambito planiziale), Cincia dal ciuffo (raro in ambito planiziale)
- **tra i mammiferi spiccano alcune specie forestali**: importante popolazione di Moscardino (All. IV), fino a 10 nidi rinvenuti in una sola giornata; unico sito noto di presenza di Topo quercino nel Parco del Ticino e uno dei pochi in ambito planiziale lombardo; nucleo stabile di caprioli.
- **anfibi e rettili**: è degna di nota la presenza di Saettone e Rana dalmatina, entrambe specie forestali
- **entomofauna**: le specie di maggiore pregio sono due coleotteri legati al legno morto quali Cervo volante e Cerambice della quercia.

Intervenire su tali habitat, modificandone sostanzialmente la tipologia, per ricostituire la brughiera (fatta salva l'effettiva buona riuscita di tale intervento) andrebbe evidentemente ad arrecare un danno alle specie che, allo stato, li frequentano.

Inoltre, a livello generale, non si ritiene corretto l'approccio secondo il quale le superfici degli habitat rilevanti dal punto di vista naturalistico possano essere delocalizzati, come si può fare per alcune attività umane, a prescindere dalle condizioni storiche, pedologiche, geografiche; secondo questo criterio qualsiasi habitat può essere ricreato, purché si individui una equivalente superficie fisiognomicamente simile, non tenendo conto delle differenze delle precondizioni ecologiche e dei tempi medio-lunghi necessari per una eventuale completa ricostituzione dell'habitat costruito ex novo.

Quanto poi sostenuto e quantificato nella tabella 6.3 della relazione generale circa la maggior estensione di brughiera che si verrebbe a creare se si operasse nell'area ex-militare, non tiene conto che la ricostruzione di brughiera nell'area ex-militare comporterebbe comunque la sottrazione di superfici con vegetazione aperta spontanea. Si deve invece far rilevare che le superfici di aree aperte naturaliformi sono andate incontro a progressiva, cospicua riduzione a partire dal secolo XIX, che è continuata poi in modo accelerato sino alla seconda metà del XX secolo.

Negli ultimi anni sono stati avviati e conclusi diversi progetti volti a contrastare questa tendenza, attraverso azioni finanziate da Regione Lombardia, UE con Life Nature, Fondazione Cariplo. Tuttavia, queste azioni hanno consentito di recuperare complessivamente pochi ettari. Ben poca cosa rispetto alla perdita netta che si verificherebbe se il Master Plan venisse attuato. Va rilevato con forza che le superfici di habitat aperti che si intendono conteggiare nelle opere di risarcimento sono già ambienti aperti che svolgono le loro funzioni ecologiche e che ospitano specie animali di rilevante interesse naturalistico.

In merito alla realizzazione dei previsti interventi di mitigazione si fa infine rilevare che una parte rilevante delle superfici conteggiate sono aree già sottoposte a tutela come SIC, ZPS o Parco Naturale e in molte di esse in questi anni sono già stati effettuati interventi di miglioramento forestale e riqualificazione degli habitat forestali. Inoltre l'ipotesi di individuare atti che impongano al proprietario la messa a disposizione delle aree funzionali agli interventi di mitigazione potrebbe portare ad un contenzioso molto grave (come peraltro riconosciuto anche a pag. 35 della relazione generale), le cui conseguenze ricadrebbero in larga parte anche sul Parco del Ticino, oltre che pregiudicare la realizzazione degli stessi.

Non emerge inoltre dalla relazione che gli interventi previsti di miglioramento e riqualificazione delle formazioni forestali sono dovuti per legge (D.G.R.8/675 del 2005) a seguito della trasformazione definitiva di aree classificate a bosco. Non possono essere quindi letti come mitigazione vera e propria degli impatti di progetto.

Nell'*Approfondimento A1 - Possibilità di ricostituzione delle brughiere*, dopo una sintetica ma efficace e corretta trattazione del tema delle brughiere lombarde, si fa inoltre riferimento ai primi risultati conseguiti da un progetto denominato 'Coltiviamo la brughiera', la cui prima fase è terminata nel 2011, che ha riguardato il ripristino di una brughiera all'interno del Parco Pineta di Appiano Gentile – Tradate.

Di questo progetto si dà per scontato l'esito positivo. Esito che, invece, andrà valutato su tempi medi. Infatti, in un capoverso precedente, gli estensori affermavano, a proposito delle condizioni che avevano portato all'affermazione della brughiera nel pianalto lombardo: "*Nelle parcelle disboscate, ove il suolo risultava acido e povero di nutrienti, la destinazione d'uso era prettamente a pascolo, in quanto le coltivazioni risultavano difficoltose e improduttive. Conseguentemente su questi suoli si sviluppò nel corso del tempo un tipo di brughiera dominata dal brugo, Calluna vulgaris, che si diffuse grazie alla sua intrinseca capacità di svilupparsi in queste condizioni edafiche e di uso del suolo.*"

Risulta quindi evidente che la brughiera non può istaurarsi in qualunque porzione del territorio, ma esclusivamente in quelle parti talmente aride, acide e inospitali per altre piante da risultare idonee solo per le specie vegetali specializzate per queste condizioni estreme. Si evita di dire che i tentativi di creazione di brughiere artificiali in suoli meno che adatti sono destinati a fallire, in quanto la competizione di altre specie vegetali porterebbe al fallimento dell'attecchimento di *Calluna vulgaris* e della altre specie di brughiera.

Non stupisce, pertanto, che gli estensori affermino a pagina 21: "*Gli esiti dello studio in argomento hanno quindi evidenziato la possibilità tecnica di poter prevedere un ripristino dell'habitat di brughiera ed in tal senso hanno orientato la definizione degli interventi di mitigazione nell'ambito dei quali, una delle finalità alle quali essi sono preposti, risiede per l'appunto nella ricostituzione della brughiera (cfr. par. 4.1.1 – Finalità 1).*"

Tali affermazione appaiono maliziose e volte a far credere che la brughiera possa essere delocalizzata senza problemi e che di conseguenza sia possibile eliminare la più estesa brughiera di pianura italiana senza perdite di biodiversità. Questo deve essere smentito con forza. La brughiera attuale è il risultato di secoli, se non

millenni, di interazioni fra processi naturali e attività antropiche tradizionali e non potrà essere sostituita con una coltivazione di brugo.

A questo proposito, vale la pena di segnalare i seguenti lavori di ricercatori botanici, nei quali vengono ricostruiti i processi dinamici e le caratteristiche naturalistiche delle brughiere lombarde:

- Sulli M. 1985 Boschi e brughiere dell'Altopiano milanese: duecento anni di dibattito. Ann. Ist. Sper. Selv. Arezzo, 16: 313-371
- Cerabolini B.E.L., Brusa G., Ceriani R.M. (2010) Le brughiere in Lombardia e Piemonte a Nord del Po: inquadramento floristico, ecologico e sintassonomico. 46° Congresso Società Italiana di Scienza della Vegetazione (SISV) Pavia; 17-19 febbraio 2010.
- Brusa G., Cerabolini B. (2008) Modelli interpretativi della distribuzione delle brughiere pedemontane ai fini gestionali Pianura , 23, p. 23-38.

E' inoltre opportuno richiamare l'attenzione su un progetto di riqualificazione floristica delle brughiere promosso dal Parco del Ticino con la collaborazione del Centro Flora Autoctona e di ERSAF nel biennio 2011-2012.

In seguito alla messa a dimora è stato approntato un piano di monitoraggio delle piante in alcuni siti d'intervento, allo scopo di verificare l'attecchimento e lo sviluppo idoneo delle piante di brugo. Il rilevamento dei dati è stato condotto alla fine della stagione vegetativa (20/09/2012). Le prime considerazioni emerse dallo studio confermano quanto già affermato e cioè che *"l'impiego di piante di brugo deve essere anch'essa attentamente valutata, in relazione alle condizioni ecologiche locali. ... Le brughiere, intese come formazioni non o poco arborate e a prevalenza di Calluna vulgaris, trovano una loro naturale collocazione nell'ambito dell'alta pianura intesa geomorfologicamente, ma solo dove i suoli sono acidi e oligotrofici e con un minor livello di scheletro rispetto a quelli presente nella valle del Ticino. ... La riqualificazione non passa però dalla semplice messa a dimora di piante di brugo, perché la brughiera è un habitat secondario e come tale è primariamente la gestione ad essere il fattore cardine per una sua affermazione. In altre parole, la maggior parte delle risorse dovrebbe essere destinata ad un'intesa gestione (tagli, sfalci, diserbi, ecc. protratti per almeno 3 anni), antecedente agli interventi di piantumazione del brugo (ma anche di più tipiche e rare specie della brughiera). Infine, un aspetto che allo stato attuale non può essere appieno valutato, ma che inciderà negativamente su qualsiasi intervento di riqualificazione pro-brughiera, riguarda la tendenza climatica in atto. A scopo cautelativo, appare quindi più sensato ipotizzare la realizzazione di formazioni prative acidofile dinamicamente collegate alle brughiere, come quelle a Molinia arundinacea e/o Agrostis tenuis";*

- per quanto riguarda il **quadro faunistico** le informazioni riportate in allegato 3 si dichiara che sono state raccolte sulla base della bibliografia disponibile e sulle fonti reperibili. Di nuovo si riscontra la **totale mancanza di indagini speditive sulle componenti faunistiche nell'area di intervento** da parte degli estensori del SIA; il quadro delineato è approssimativo e carente e non permette di avere una caratterizzazione dell'area tale da consentire poi una reale e completa disamina degli impatti.

Nel testo si afferma che *"Solo per gli Uccelli si è potuto fare riferimento ad un livello di dettaglio per l'area di intervento, con dati tratti da censimenti anche nell'area di intervento"*. Tale affermazione non è corretta. Esistono studi recenti pubblicati, anche disponibili online nel sito del Parco Ticino, relativi a studi di caratterizzazione faunistica nei quali sono stati presi in considerazione non solo gli uccelli, ma i Chiroterti, micro mammiferi, Lepidotteri, Coleotteri Carabidi, Coleotteri Stafilini, Coleotteri Sirfidi.

Si veda ad esempio: Biodiversità animale degli ambienti terrestri nei Parchi del Ticino, 2003, (scaricabile al link [http://www.parcoticino.it/pubblicazioni/21\\_pubblicazioni-scientifiche.html](http://www.parcoticino.it/pubblicazioni/21_pubblicazioni-scientifiche.html)).

La relazione afferma poi, a pagina 25: "Dalla presente analisi, pertanto, risulta che riguardo ad altra fauna di interesse comunitario e/o conservazionistico (come, ad esempio, i lepidotteri *Euplagia quadripunctaria* e *Coenonympha oedippus*) non vi sono evidenze in quanto assenti dati di presenza pubblicati." L'affermazione è tecnicamente esatta, in quanto la scoperta di popolazioni cospicue di *Coenonympha oedippus* e la segnalazione della presenza di *Euplagia quadripunctaria* sono avvenute in tempi molto recenti e non hanno ancora costituito oggetto di comunicazione a convegni o articoli su riviste specializzate. Nondimeno, le segnalazioni sono state effettuate da una pluralità di soggetti, ricercatori italiani e stranieri e personale del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Rispetto alle schede delle specie faunistiche considerate si osserva più nel dettaglio che:

Nella scheda relativa al Succiacapre (*Caprimulgus europaeus*) si afferma:  
*La presenza all'interno del contesto di intervento è stimata tra media e bassa.*

*Dati presenza nell'area di intervento*

*Dati di letteratura: Riportata una presenza generica della specie come nidificante (Bogliani et al., 2007).*

*Dati riportati nello SIA. Riporta l'osservazione di 5 individui in migrazione post-riproduttiva. Non sono segnalate coppie in nidificazione.*

*Dati Integrazioni volontarie Maggio 2012. In Allegato 4, dove sono contenuti i risultati di un censimento ornitologico annuo (luglio 2007-Giugno 2008), all'interno dell'adiacente sedime aeroportuale la specie risulta non osservata.*

Non stupisce che la specie non sia stata osservata nel sedime aeroportuale. Le segnalazioni di nidificazione non sono generiche ma documentate dall'ascolto di individui in canto territoriale e dal rinvenimento di nidi attivi. Si veda la foto acclusa.

La popolazione di Succiacapre della brughiera di Malpensa risulta quella con la maggior densità di maschi territoriali in Lombardia.

Nella scheda relativa all'Averla piccola (*Lanius collurio*) si segnala innanzitutto che i dati ai quali si fa riferimento sono tratti dalla Tavola della distribuzione dell'Averla piccola in Lombardia, i dati di densità si riferiscono a coppie/Km<sup>2</sup> (dati tratti da Vigorita, V., Cucè, L. 2008). In realtà, il lavoro di questi due autori fa riferimento non a valori reali di densità, ma a densità presunte sulla base dell'applicazione di modelli di distribuzione. Si tratta quindi di dati di potenzialità distributiva che funzionano su vasta scala e non alla scala del singolo biotopo. Non stupisce nemmeno in questo caso che gli estensori dell'Allegato 3 affermino: "All'interno del contesto di intervento la presenza dell'Averla piccola è stimata tra media e nulla-scarso." In realtà poco dopo sono costretti a smentirsi:

*"Dati di letteratura: Sono riportati sia una presenza generica (Bogliani et al., 2007) e dati quantificati in 6 coppie nidificanti nel corso della stagione riproduttiva del 2007 e 2 nel 2008 (calo attribuito - nel Piano d'Azione per la Specie - anche a seguito della rapida invasione della brughiera da parte del ciliegio tardivo, *Prunus serotina*) (Casale e Brambilla, 2009).*

*Dati riportati nello SIA. Il SIA riporta l'osservazione di 45 individui in migrazione pre-riproduttiva e di 129 individui in migrazione post-riproduttiva. Non sono segnalate coppie in nidificazione.*

*Dati Integrazioni volontarie Maggio 2012. In Allegato 4, dove sono contenuti i risultati di un censimento ornitologico annuo (luglio 2007-Giugno 2008), all'interno dell'area adiacente al sedime aeroportuale la specie risulta rara (osservata in 1-2 giornate di rilevamento)".*

Ancora una volta occorre rilevare che i dati originali utilizzati da SEA sono carenti. Una delle aree più importanti per la specie viene svalutata. I dati dei ricercatori che smentiscono le affermazioni di SEA sono definiti "generici". Nessun aggettivo viene utilizzato per i dati palesemente carenti di altra origine, ma che sostanziano l'intenzione di sminuire il valore dell'area della brughiera per una delle specie più minacciate negli ultimi anni. Questo viene ribadito a pagina 52, laddove si afferma: *"Relativamente alla presenza di specie di pregio e segnatamente di avifauna nidificante, le informazioni documentate nel precedente paragrafo ed in particolare le schede conoscitive evidenziano come, per quanto attiene all'Averla piccola, detta specie sia presente in contingenti estremamente ridotti (cfr. scheda S2 - Averla piccola), mentre, relativamente al Succiacapre, la sua presenza sia solo potenziale, in quanto genericamente documentata (cfr. scheda S1 - Succiacapre). Per quanto riguarda l'Averla piccola, inoltre, appare evidente come, secondo il 'Piano di azione per l'Averla piccola in Lombardia', il contesto di intervento non sia compreso tra le aree importanti per la sua presenza potenziale e, conseguentemente, prioritarie per la conservazione per la specie (cfr. scheda S2 - Averla piccola, Figura 3-5 e Figura 3-6). In ragione di tali dati è possibile affermare che l'area di intervento non risulta di importanza prioritaria per tali specie."*

- rispetto agli approfondimenti sulle reti ecologiche l'allegato 03.A3 riporta un **disegno incompleto della Rete Ecologica Regionale** in quanto è rappresentato il corridoio ecologico primario a bassa o moderata antropizzazione che attraversa l'area vasta in esame, ma non l'elemento di primo livello interessato direttamente dalle previsioni di sviluppo aeroportuale né tantomeno il varco ecologico da tenere (rappresentato dal corridoio ecologico di Tornavento – vedi anche punto successivo) che verrebbe irrimediabilmente pregiudicato dalla realizzazione del Master Plan. Ciò non tiene in conto quanto previsto dalla tabella allegata alla DGR 10962/2009 che per gli elementi di primo livello prevede come regola quella di *"evitare come criterio ordinario: la riduzione dei varchi di rilevanza regionale; l'eliminazione degli elementi presenti di naturalità"*.

Riguardo agli interventi proposti come mitigazione, per la ristrutturazione e potenziamento della funzionalità ecologica, la figura 4.2 dell'allegato 3 individua come aree di intervento rispetto alle invarianti delle reti ecologiche la direttrice del Fiume Ticino, la Direttrice Est-Ovest (corrispondente alla Dorsale Verde Nord della Provincia di Milano) e la circuitazione dell'aeroporto. Tali interventi vanno innanzitutto ad interessare ambiti boschivi già esistenti non andando quindi a ricostituire habitat, né risolvono situazioni pregresse di frammentazione e di ostacolo alla permeabilità faunistica (in tal senso lungo il tratto della Boffalora-Malpensa che attraversa l'area di intervento corrispondente alla Direttrice Est-Ovest, importanti opere di deframmentazione sono già state realizzate su indicazione del Parco del Ticino in fase di realizzazione della nuova infrastruttura viaria). Inoltre non compensano in alcun modo il principale impatto arrecato dalla realizzazione delle previsioni del Master Plan sulla rete ecologica locale, ossia la perdita di funzionalità del corridoio ecologico di Tornavento.

In conclusione, gli interventi di mitigazione ambientale proposti in allegato 3 si ritengono del tutto inadeguati a compensare gli impatti sulla componente vegetazionale ed ecosistemica arrecati dalla previsione del Master Plan per i motivi sopra esposti e di seguito sintetizzati:

- Gli interventi di ricostituzione delle vegetazione forestale rientrano negli obblighi di legge della DGR 675/2005 "Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi" a fronte della trasformazione di bosco; non sono pertanto configurabili come veri e propri interventi di mitigazione.

- Gli stessi interventi sulle formazioni forestali vanno ad interessare, in gran parte, aree ricadenti in zone di massima tutela, e ambiti in cui si è già intervenuti con progetti forestali promossi dal Parco, indicativamente le compensazioni proposte si sovrappongono per una superficie di oltre 350 ha ad aree già oggetto di progetti di miglioramento forestale o rimboschimento (Progetto LIFE-Natura '97 Conservazione di foreste alluvionali, Progetto MasterPlan Navigli e Compensazioni l.r. 31/08, interventi compensativi relativi ad interventi infrastrutturali nel sedime aeroportuale). Senza contare gli interventi promossi da altri enti e di cui non si conoscono i dettagli in termini di localizzazione e superfici.
- Sono inoltre interessate dagli interventi di cui sopra aree che già il Piano del Verde di Malpensa 2000 (poi richiamato nel Piano d'Area Malpensa approvato con LR 10/1999) aveva individuato come oggetto di interventi prioritari di definitiva individuazione (rif. tav. 3 del quadro progettuale "Assetto delle aree verdi ed interventi previsti del Piano d'Area). Tali azioni di mitigazione/compensazione non sono mai state attuate e sono riproposte come mitigazione delle previsioni attuali.
- Gli interventi di ricostituzione della brughiera così come proposti e la documentazione presentata a sostegno della fattibilità degli stessi, sono discutibili e non offrono garanzie circa la loro riuscita. Si ribadisce che l'obiettivo della ricostituzione non deve essere solo quello di ripiantumare il brugo ma di ricostituire l'habitat della brughiera con l'assetto floristico, gli equilibri ecologici e le presenze faunistiche oggi presenti, e frutto di secoli, se non millenni, di interazioni fra processi naturali e attività antropiche tradizionali. Inoltre non si ritiene corretto l'approccio secondo il quale le superfici degli habitat rilevanti dal punto di vista naturalistico possano essere delocalizzati, come si può fare per alcune attività umane, a prescindere dalle condizioni storiche, pedologiche, geografiche. Anche le aree individuate per la ricostituzione presentano una serie di criticità che fanno sì che le stesse non si configurino come una reale compensazione dell'habitat sottratto, in particolare:
  - le aree individuate non sono tra loro contigue, ma tra loro separate anche da distanze significative;
  - l'area di ricostituzione individuata nel SIC Brughiera del Vigano richiederebbe la conversione di aree allo stato boschive che dovrebbero essere, a loro volta, compensate sia in termini di trasformazione del bosco sia in termini di perdita di habitat per specie faunistiche (molte anche di interesse conservazionistico), legate ad ambienti forestali;
  - l'area di ricostituzione individuata all'interno del sedime aeroportuale sarebbe comunque separata rispetto agli ecosistemi naturali circostanti e inserita in un contesto antropizzato; difficilmente quindi potrebbe avere la valenza ecosistemica della brughiera attuale;
- Gli interventi per il ripristino e il potenziamento della funzionalità ecologica non si configurano né come ricostituzione di nuovi habitat a favore della rete ecologica né come interventi di deframmentazione o di risoluzione di criticità esistenti sulle connessioni ecologiche locali. Inoltre non compensano in nessun modo la perdita del corridoio ecologico di Tornavento (importante opera di deframmentazione richiesta dal Parco del Ticino come mitigazione per la realizzazione della SS 336 a servizio di Malpensa 2000).
- La previsione di ottenere la disponibilità delle aree oggetto degli interventi di mitigazione tramite accordi tra SEA e la Proprietà attraverso la mediazione dell'Ente Parco o attraverso l'individuazione di atti (che richiederebbero sempre il coinvolgimento dell'Ente Parco) che impongano al proprietario la messa a disposizione delle aree funzionali agli interventi di mitigazione, non

solo non dà garanzie sull'effettiva messa a disposizione delle aree e quindi sulla realizzazione degli interventi, in più potrebbe portare a contenziosi molto gravi a carico della Pubblica Amministrazione.

- Gli interventi così come proposti non tengono nella dovuta considerazione il quadro faunistico attuale e la ricostituzione di habitat per la componente faunistica;

- per quanto riguarda lo studio di incidenza, lo stesso è stato impostato, rispetto a quanto già esaminato, secondo le indicazioni dalla guida metodologica "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC" e analizza le incidenze su habitat e specie di interesse comunitario per ciascun sito Natura 2000 interferito. Nella relazione generale si dichiara altresì che *Da una parte il lavoro non era stato formalmente strutturato secondo i livelli previsti e dall'altra non era fornita un'analisi appropriata delle potenziali incidenze Sito per Sito. E più oltre:... E' evidente come non vi sia stato nello SIA un riscontro diretto tra gli habitat e le specie, né tanto meno siano state analizzate le reali azioni di progetto ovvero le possibili azioni volte alla mitigazione dell'effetto dichiarato*

In tal senso si riconosce che le procedure, le analisi previsionali e le proposte del SIA del 2009 non erano adeguate.

Rispetto al nuovo studio di incidenza si rilevano *in primis* alcune carenze nel quadro conoscitivo trattato:

- nella descrizione dei siti Natura 2000 (cap. 6.2) le informazioni su habitat e specie di interesse comunitario sono desunte dai Formulari standard dei suddetti Siti. Per quanto concerne i siti IT2010014 "Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate" e IT2010011 "Paludi di Arsago" lo studio non da conto degli aggiornamenti in merito alla presenza di habitat e specie intervenuti con la predisposizione dei relativi Piani di Gestione né recepisce gli stessi, approvati con Delibera di Assemblea consortile del Parco del 16 marzo 2011;
- lo studio non tiene conto sin dalla fase di screening e soprattutto nella fase di valutazione appropriata (laddove si parla dell'espansione aeroportuale nella ex area militare) della proposta di Sito di Importanza Comunitaria/Zona di Protezione Speciale "Brughiere di Malpensa e di Lonate", presentata dal Parco del Ticino con nota del 25 ottobre 2011 prot. 2011/11726 MB/VP, presso Regione Lombardia, e per conoscenza al Ministero dell'Ambiente e all'Unione Europea. Si rimanda ai pareri precedenti circa le motivazioni della richiesta di istituzione di suddetto sito.

Nello studio di incidenza, fase di valutazione appropriata, non si condivide l'impostazione laddove l'unico criterio utilizzato per sentirsi autorizzati a considerare solo la ZPS IT2080301 'Boschi del Ticino' fra i siti Natura 2000 che potrebbero risentire dell'allargamento del sedime aeroportuale sia la vicinanza alle nuove opere. In realtà in tale analisi non si tiene conto dell'aspetto più rilevante: l'espansione dell'aeroporto comporta l'eliminazione di una rilevante superficie di habitat naturali e semi-naturali, di circa 400 ettari; habitat che contribuiscono a determinare una massa di elementi idonei a diverse specie che soffrono della frammentazione degli habitat. In altri termini, la sottrazione di 400 ettari comporta una riduzione della superficie dell'"isola" rappresentata dall'insieme dei boschi circostanti, oltre a determinare un aumento dell'isolamento. Una semplice applicazione dei concetti delle biogeografia insulare e dei principi di base della "conservation biology" non può che smentire l'affermazione contenuta della relazione.

A tal proposito, se si considera la tabella da pag. 39 a 41 della relazione generale, appare molto significativa l'affermazione relativa al tema "Sottrazione di Habitat Naturali fuori Sito": "A pag 26 del Cap. 7, a proposito dell'Impatto potenziale, è riportato che "in considerazione del valore naturalistico delle aree a brughiera, qualsiasi opera infrastrutturale che interesserà tali aree apporterà una perdita di biodiversità vegetale e di conseguenza un peggioramento della qualità floristico-vegetazionale nel contesto territoriale. Risulta pertanto ipotizzabile che il progetto determini un impatto significativo riguardante la sottrazione di habitat naturali e la perdita locale di specie vegetali e che tale impatto assuma una rilevanza per lo meno a scala regionale, a causa della ridotta presenza di tali ambienti."

Tuttavia, lo SIA 2009 affermava "Lo SIA ritiene non rilevante l'effetto su tutti i Siti considerati. Non tratta il rapporto opera – ambiente, ne' tanto meno individua interventi di mitigazione." L'integrazione novembre 2012, ribadisce "Conferma motivata della non rilevanza e esplicitazione puntuale del rapporto opera –ambiente con progetto degli interventi di mitigazione."

Sembra quindi che su questo tema non ci sia stato alcun passo avanti, che continua a negare ogni rilevanza dell'impatto dell'opera. In questo modo sembra che ogni possibile discussione sia troncata di netto; a prescindere da qualsiasi valutazione oggettivo di tipo scientifico-naturalistico.

Nello studio di incidenza al paragrafo 7.1.1 della valutazione appropriata in cui viene trattato il tema centrale dell' "Espansione aeroportuale nella ex area militare", non si da inoltre conto della continuità/contiguità della ZPS IT2080301 con l'area di intervento, garantita dalla **presenza di un'importante opera di deframmentazione e riconnessione ecologica nota come "corridoio ecologico di Tornavento"**, ponte verde che, attraverso l'interramento della ex strada provinciale e della nuova SS 336, consente oggi di salvaguardare la permeabilità ecologica tra la valle fluviale e gli ambiti forestali dell'intorno di Malpensa, oltre a fungere da collegamento ciclo-pedonale per i fruitori dell'area (Via Gaggio). Tale opera fa parte delle strutture di deframmentazione richieste e ottenute a suo tempo dal Parco Ticino nell'ambito delle misure di mitigazione di Malpensa 2000. Lo studio sull'efficienza delle opere di deframmentazione, condotto dal Parco del Ticino nel 2006, aveva dimostrato l'efficacia almeno parziale di tali strutture (sovrappassi della SS 336), almeno per quanto riguarda la mesofauna terrestre.

Tale corridoio è riconosciuto anche dalla RER lombarda come varco da mantenere.

Come già evidenziato nei precedenti pareri la realizzazione delle previsioni del Masterplan andrà a pregiudicare irrimediabilmente tale direttrice di connessione.

L'affermazione secondo cui *esiste una soluzione di continuità ecologico-vegetazionale, in quanto i margini di entrambe le infrastrutture viarie sono caratterizzati da formazioni arboree costituite da specie alloctone infestanti, estranee alle dinamiche vegetazionali proprie dell'area, tipiche di tali ambienti quali Robinia pseudoacacia e Ailanthus altissima* è francamente beffarda, anche perché l'interruzione della continuità è stata causata proprio dalle infrastrutture associate all'ampliamento dell'aeroporto.

Nel successivo paragrafo 7.1.2 la caratterizzazione faunistica si limita a citare fonti di *grey literature* e ad evidenziare la presenza nell'ex area militare delle seguenti specie di interesse comunitario: *Caprimulgus europaeus*, *Podarcis siculus*, *Lanius collurio*, *Euplagia quadripunctaria*, *Coenonympha oedippus*. Visto il livello di approfondimento di questi ulteriori chiarimenti **il quadro faunistico risulta ancora estremamente carente**, basandosi su dati di letteratura e non su rilievi di campo, come già evidenziato al punto precedente. Le indagini, anche recenti, effettuate da ricercatori e professionisti incaricati dal Parco del Ticino nell'area di intervento e più in generale nell'area proposta a SIC/ZPS hanno messo in luce un quadro faunistico ben più ricco di quello delineato nello studio: si citano a titolo di esempio le oltre 50 specie di uccelli di interesse comunitario, di cui 8 nidificanti, che frequentano l'area.

Discutibili sono anche le valutazioni effettuate in merito agli effetti della sottrazione dell'habitat sulle specie di interesse comunitario, laddove si afferma:

*Al riguardo si evidenzia che per quanto riguarda le due specie degli uccelli, il succiacapre, *Caprimulgus europaeus*, e l'averla piccola, *Lanius collurio*, i dati di ampia presenza e distribuzione (il succiacapre in tutti e sette i siti Natura 2000 dell'area vasta e l'averla piccola in cinque dei sette siti dell'area vasta) supportati dalle condizioni ecologiche esistenti nei siti Natura 2000 (in primo luogo la diffusione di habitat idonei come gli ambienti aperti) consentono di affermare che l'intervento all'interno dell'area di espansione non avrà ripercussioni significative sulle popolazioni insediate nei siti Natura 2000 medesimi e, in particolare, nel sito Natura 2000 'Boschi del Ticino'.*

La sottrazione di una cospicua superficie di habitat idoneo non può non avere effetti sulla vitalità delle popolazioni delle specie indicate. Per quanto riguarda il Succiacapre, inoltre, si fa presente che l'area della quale si propone la trasformazione ospita la popolazione a maggior densità della Lombardia. Si riporta a proposito quanto già scritto nelle pagine precedenti. In realtà non si tiene conto dell'aspetto più rilevante: l'espansione dell'aeroporto comporta l'eliminazione di una rilevante superficie di habitat naturali e semi-naturali, di circa 400 ettari; habitat che contribuiscono a determinare una massa di elementi idonei a diverse specie che soffrono della frammentazione degli habitat. In altri termini, la sottrazione di 400 ettari comporta una riduzione della superficie dell'"isola" rappresentata dall'insieme dei boschi circostanti, oltre a determinare un aumento dell'isolamento. Una semplice applicazione dei concetti della biogeografia insulare e dei principi di base della "conservation biology" non può che smentire l'affermazione contenuta della relazione: "*Per quanto riguarda i due lepidotteri l'Euplagia quadripunctaria (o Callymorpha quadripunctata) e la Coenonympha oedippus si può ritenere che in base alle loro caratteristiche ecologiche frequentino occasionalmente l'area di espansione, non trovando qui le condizioni relative all'habitat e alle risorse trofiche idonee e/o ottimali che viceversa si trovano al di fuori di questa area e all'interno del sito Natura 2000 'Boschi del Ticino'.*

Questa affermazione è completamente errata. La popolazione di *Coenonympha oedippus* è presente con continuità dal momento della sua prima scoperta, nel 2009, e si auto-mantiene grazie alla riproduzione in loco, accertata nel corso delle ricerche intraprese dal Parco del Ticino in collaborazione con ricercatori delle Università di Pavia e di Torino. L'habitat frequentato dalla cospicua popolazione di Malpensa è tutt'altro che marginale e rappresenta, in Italia, l'habitat caratteristico. Si può comprendere che gli estensori della relazione, in assenza di conoscenze dirette sull'autoecologia della specie, abbiano consultato manuali generali sulle farfalle europee, che indicano fra gli habitat, per gli stati della Mitteleuropa, le zone umide. Si invita a consultare il lavoro più completo e recente disponibile per la specie in Italia: Bonelli S, Canterino S, Balletto E. 2010. *Ecology of Coenonympha oedippus* (FABRICIUS, 1787) (Lepidoptera: Nymphalidae) in Italy. *Oedippus* 26: 25-30. ISSN: 1436-5804 (a stampa); ISSN: 1314-2682 (online).

*Coenonympha oedippus* è considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione ed inclusa nell'allegato II della Direttiva Habitat. La specie è stata trovata in riproduzione nel biotopo della brughiera per almeno quattro anni consecutivi, fra il 2009 e il 2012, come accertato da ricercatori italiani e da rilevatori dell'organizzazione internazionale Butterfly Conservation Europe. La popolazione di questa farfalla rappresenta un *unicum* a livello europeo. Si segnala infatti che la maggior parte delle popolazioni note in Europa dalla letteratura scientifica sono andate incontro ad estinzione locale. Le uniche due popolazioni vitali numerose che attualmente possiedono i requisiti di metapopolazione adatti ad evitare il cosiddetto "vortice dell'estinzione", determinato dall'interazione tra fattori demografici, genetici ed ambientali, sopravvivono nel lembo più importante delle baragge piemontesi

(Riserva Naturale delle Baragge) e in quello più importante delle brughiere lombarde, rappresentato dalla Brughiera della Malpensa.

*A supportare tale considerazione assumono senz'altro particolare significato gli interventi di mitigazione previsti che oltre a dar conto degli effetti diretti sugli aspetti vegetazionali ed ecosistemici (cfr. Allegato 3) potranno significativamente contribuire a creare condizioni post operam idonee al mantenimento delle specie citate. Si può affermare, pertanto, che gli interventi previsti nell'area di espansione non avranno ricadute significative sulle specie di interesse comunitario posti all'interno del sito Natura 2000 IT2080301 'Boschi del Ticino'.*

Riassumendo: con un ragionamento circolare si afferma che l'unico Sito Natura 2000 che potrebbe subire effetti negativi sarebbe IT2080301 "Boschi del Ticino". Ignorando in questo modo il conclamato danno ambientale nel SIC 'Brughiera del Dosso', dove esiste, come più volte ribadito, una procedura di infrazione da parte dell'Unione Europea. In seguito, con ragionamenti capziosi e parziali si conclude che il Sito IT2080301 "Boschi del Ticino" non subirà effetti negativi. Al di là delle inesattezze tecniche, questa parte della relazione manca completamente di logica.

In definitiva, non si concorda con le conclusioni dello studio di incidenza e si ritiene che le opere in previsione abbiano, al contrario, un'**incidenza negativa** su habitat e specie di interesse comunitario e sugli elementi ecosistemici appartenenti alla rete ecologica locale, e indirettamente funzionali al mantenimento dell'integrità dei siti Natura 2000 di competenza di questo Ente.

Inoltre si ribadisce, in sintesi, quanto già sopra esposto:

- lo studio di incidenza non tiene conto della formale proposta di istituzione del SIC/ZPS "Brughiera di Malpensa e di Lonate", presentata dal Parco del Ticino con nota del 25 ottobre 2011 prot. 2011/11726 MB/VP, presso Regione Lombardia, e per conoscenza al Ministero dell'Ambiente e all'Unione Europea;
- lo studio non tiene conto neppure della procedura di infrazione avviata dall'Unione Europea contro Regione Lombardia (ex caso EU Pilot n. 1509/10/ENVI) in merito allo stato di degrado delle formazioni forestali nel SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso", sito posto a Nord-Ovest dell'Aeroporto di Malpensa.
- non si condivide l'impostazione dello studio di incidenza laddove si considera la vicinanza alle nuove opere come unico criterio per valutare gli effetti sui siti Natura 2000. In tale analisi non si tiene conto dell'aspetto più rilevante, ossia la sottrazione di una rilevante superficie di habitat naturali e semi-naturali, di circa 400 ettari; habitat che contribuiscono a determinare una massa di elementi idonei a diverse specie che soffrono della frammentazione degli habitat.
- Il quadro faunistico alla base delle valutazioni effettuate è estremamente carente ed impreciso, peraltro non supportato da indagini di campo. Molte informazioni sullo stato di presenza delle specie faunistiche considerate (tra l'altro alcuni taxa non sono assolutamente trattati e anche per quelli considerati, in particolare uccelli, sono valutate solo un numero molto limitato di specie rispetto alle effettive presenze) sono inesatte e, conseguentemente, anche le conclusioni a cui lo studio arriva.
- Discutibili sono anche le valutazioni effettuate in merito agli effetti della sottrazione dell'habitat sulle specie di interesse comunitario.
- Lo studio non considera in maniera adeguata il reale stato delle connessioni ecologiche tra i siti Natura 2000 e l'area di intervento (negando l'esistenza del corridoio ecologico di Tornavento) e quindi arriva a conclusioni inesatte, sottostimando l'incidenza sulla rete ecologica locale;
- Lo studio richiama come funzionali alle specie di interesse comunitario gli interventi di mitigazione presentati in allegato 3 per la componente

vegetazionale ed ecosistemica. Richiamando il punto precedente 3.3 laddove si valutano come inadeguate tali opere, ne consegue che le stesse non possano essere presentate neppure come interventi a favore delle specie di interesse comunitario.

- per quanto riguarda gli **aspetti paesaggistici**, alla luce dei "chiarimenti" trasmessi, si ripropongono le osservazioni già contenute nei precedenti pareri del Parco del Ticino, in quanto non sono state apportate integrazioni/modifiche atte a superare le osservazioni già presentate;

Visti i pareri favorevoli di regolarità tecnica e contabile, allegati al presente atto ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.L.vo 267/2000;

Con voti unanimi e palesi

#### DELIBERA

Per i motivi indicati in premessa e che si intendono qui integralmente riportati:

1. Di fare proprie le osservazioni contenute nell'istruttoria tecnica relativa ai "Chiarimenti" relativi alla Valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan Malpensa allegata al presente atto quale parte integrante e sopra riassunte.
2. Di ribadire il **parere negativo**, comprensivo di **parere di incidenza negativa**, al "Master Plan" dell'aeroporto di Malpensa per le motivazioni già contenute nelle deliberazioni C.d.A. n. 48 del 15 luglio 2011 e n. 57 del 14 settembre 2011 e C.d.G. n. 64 del 18 luglio 2012, e per le osservazioni di cui al punto 1, precisando che nella istruttoria tecnica sopracitata si evidenzia come dalla documentazione presentata non emergano nuovi elementi di valutazione e che la stessa non fornisca chiarimenti rispetto alle osservazioni prodotte anche nell'incontro del 18 settembre 2012 in Regione Lombardia .
3. Di inviare alla Commissione VIA nazionale la presente deliberazione e le deliberazioni C.d.A. n. 48 del 15 luglio 2011 e n. 57 del 14 settembre 2011 e C.d.G. n. 64 del 18 luglio 2012 sopra richiamate.
4. Di inviare la presente deliberazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Rappresentanza permanente d'Italia presso l'UNESCO, Regione Lombardia

Quindi

#### IL CONSIGLIO DI GESTIONE

Con successiva votazione unanime e palese

**DELIBERA**

di rendere il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi e per gli effetti dell'art. 134 comma 4 del D. Lgs. 267/2000.

f.16 IL DIRETTORE



Antonio Peja

PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO  
Area Servizi al Territorio  
Settore Urbanistica e Tutela del Paesaggio  
*Sviluppo sostenibile:  
tutela della biodiversità e dell'ambiente, qualità della vita*

f.16 IL PRESIDENTE  
(Gian Pietro Beltrami)



Prot. n. 12194/2012  
Magenta, 28 gennaio 2013

**OGGETTO: ISTRUTTORIA TECNICA IN MERITO AI "CHIARIMENTI" RELATIVI ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTER PLAN MALPENSA.**

**1. Premessa**

Con lettera del 11.12.2012 prot. n. 32213, SEA ha trasmesso al Parco del Ticino la documentazione relativa all'oggetto che ENAC, con nota prot. n. 156047/IPP del 05.12.12, ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, le Regioni Lombardia e Piemonte per la Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale. Nella nota di ENAC viene comunicato che *"in data 18 dicembre 2012 saranno eseguite le pubblicazioni dell'Avviso al Pubblico relativo alla pubblicazione dei chiarimenti"*.

**2. Contenuti della documentazione**

La documentazione trasmessa consiste sinteticamente in:

- chiarimenti in merito alle procedure pregresse;
- approfondimenti relativi all'inquinamento acustico;
- approfondimenti relativi all'inquinamento atmosferico;
- approfondimenti relativi agli aspetti vegetazionali ed ecosistemici;
- approfondimenti e motivazioni sullo studio di incidenza;
- approfondimenti relativi ai temi dell'archeologia e del paesaggio.

**2.1 Chiarimenti in merito alle procedure pregresse**

Per quanto riguarda il D.P.C.M. 13 dicembre 1999 (Decreto D'Alema), vengono analizzate punto per punto le azioni svolte in ottemperanza al decreto stesso.

Per quanto riguarda il completamento dell'aerostazione, è stata svolta una verifica di assoggettabilità a VIA che si è conclusa con la non assoggettabilità a VIA, con prescrizioni, delle modifiche progettuali delle opere di completamento relative all'aerostazione ed al terzo satellite dell'Aeroporto di Malpensa.

Nella Relazione Generale si legge che *"Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, accertati gli adempimenti alle prescrizioni, con nota prot. DSA-2006-0015266 del 05 Giugno 2006 dava atto che "La Commissione VIA ha ritenuto che le prescrizioni di cui alla nota GAB/2004/3000/B05 del*

Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, in merito alla non assoggettabilità a VIA dell'Aeroporto di Malpensa sono state ottemperate."

Per quanto riguarda l'istituzione di un Osservatorio Ambientale, SEA fa riferimento ad un "Protocollo d'Intesa" stipulato nel dicembre 1997, presso la Provincia di Varese, che istituì un "Osservatorio Ambientale Malpensa 2000", e quindi già attivo ed operativo alla data del DPCM 13/12/1999.

Il secondo momento di attenzione rispetto a questo tema è stata la comunicazione sopra richiamata della Direzione Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che in data 1 aprile 2004 che specificava di aver in corso l'emanazione di un Decreto Ministeriale di Costituzione dell'Osservatorio stesso.

In data 7 giugno 2012 è stato infine istituito un "Osservatorio Malpensa" che, sulla base delle richieste del territorio sul tema dello sviluppo aeroportuale e su iniziativa della Regione Lombardia e del Comune di Milano, ha lo scopo di avere un continuo e propositivo coordinamento sul tema dello sviluppo aeroportuale. Detto Osservatorio dovrebbe offrire, tra l'altro, l'opportunità di conoscere le problematiche sotto i diversi aspetti, al fine di approfondire e favorire la ricerca di soluzioni che garantiscano uno sviluppo sostenibile.

## **2.2 Approfondimenti relativi all'inquinamento atmosferico**

Gli approfondimenti relativi all'inquinamento atmosferico riportano i risultati derivanti da un'estensione delle valutazioni modellistiche in relazione alle emissioni in atmosfera già presentate nel documento "Approfondimenti ambientali nell'ambito delle Integrazioni Volontarie". In particolare sono presentati i risultati dello scenario emissivo intermedio a seguito delle suddette modifiche oltre a quanto già presentato in relazione alle previsioni di impatto dello scenario futuro.

## **2.3 Approfondimenti relativi agli aspetti vegetazionali ed ecosistemici**

Con specifico riferimento agli aspetti vegetazionali ed ecosistemici, il documento integrativo presentato (Allegato 3) vuole: sviluppare l'analisi del rapporto Opera - Ambiente per come esso si prospetta anche alla luce delle nuove conoscenze acquisite; approfondire il tema della fattibilità di interventi volti alla conservazione del patrimonio vegetazionale di pregio; sviluppare un progetto di interventi di mitigazione finalizzati al ripristino delle specie vegetazionali interessate dalle previsioni relative alla ex area militare ed al potenziamento della funzionalità ecologica.

Le integrazioni richiamano nuove fonti informative: i primi esiti del progetto "Coltiviamo" la brughiera - progetto per il ripristino di brughiera nel Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate, per il recupero di ambienti in via di rarefazione e come sistema di gestione naturalistica delle servitù degli elettrodotti; la pubblicazione "La migrazione degli uccelli nella valle del Ticino - Dieci anni di inanellamento" che riassume i risultati delle attività di monitoraggio dell'avifauna condotte peraltro dal Parco del Ticino.

Rispetto all'approfondimento A1 in merito alla possibilità di ricostituzione delle brughiere le integrazioni fanno riferimento all'azione di progetto "Trasformazione della ex area militare Malpensa" ed alla tipologia di impatto "Sottrazione di specie vegetazionali di pregio", nello specifico rappresentate da una perdita di brughiera di estensione pari a circa 110 ettari, ed è volto a documentare lo stato dell'arte in merito alle tecniche di conversione a brughiera e la relativa fattibilità.

Rispetto all'approfondimento A2 in merito alla *diffusione delle specie faunistiche di pregio e disponibilità degli habitat di pregio*, lo stesso sarebbe rivolto a verificare la distribuzione di suddette specie all'interno del contesto territoriale di area vasta. Le uniche specie ivi considerate sono *Lanius collurio* e *Caprimulgus europaeus*, mentre rispetto ad altra fauna di interesse comunitario e/o conservazionistico si legge che "non vi sono evidenze in quanto assenti dati di presenza pubblicati".

L'approfondimento M1 sulla *diffusione della vegetazione infestante e politiche di contrasto* presenta la documentazione relativa alla diffusione della vegetazione infestante ed alloctona, nonché alle politiche di gestione del problema ad oggi poste in essere, ed è strumentale alla individuazione degli ambiti di intervento del progetto di mitigazione. Nell'approfondimento M2 relativo al *disegno delle reti ecologiche lo studio ha voluto approfondire la individuazione delle invarianti del disegno delle reti ecologiche sviluppate ai diversi livelli istituzionali* (regionale – provinciale – Parco del Ticino), *con riferimento sia ai punti critici che ad oggi ne limitano la funzionalità, sia alle direttrici di sviluppo di dette reti, nel loro insieme assunti come indicazione per la definizione degli ambiti di intervento del progetto di mitigazione.*

Le integrazioni presentate sono poi mirate ad inquadrare il rapporto Opera – ambiente alla luce dei nuovi approfondimenti conoscitivi, riguardo in particolare il rapporto con l'habitat di brughiera e con gli habitat di interesse faunistico e il rapporto finale tra l'opera e l'ambiente dopo gli interventi progettuali.

Al capitolo 4 dell'allegato 3 è presentato il progetto degli interventi di mitigazione, così individuati:

- ripristino della brughiera
- ricostituzione della vegetazione forestale e prativa
- ristrutturazione e potenziamento della funzionalità ecologica

Gli interventi di mitigazione saranno attuati secondo tre categorie:

- Intensificazione (C1): miglioramento degli habitat attraverso la eliminazione puntuale di piccoli nuclei o individui isolati di specie alloctone infestanti (sia in portamento arboreo che arbustivo) ed eventuale sostituzione con autoctone di pregio, scelte in funzione della coerenza ecologica e delle presenze vegetazionali prevalenti nell'area di intervento;
- Ripristino (C2): eliminazione delle formazioni a vegetazione alloctona e creazione di nuove formazioni a carattere forestale attraverso l'impianto di specie autoctone di pregio, coerenti con il contesto ecologico e scelte in relazione dei tipologici di intervento previsti;
- Creazione (C3): creazione di nuove formazioni a carattere forestale mediante l'impianto di specie autoctone di pregio, coerenti con il contesto ecologico e scelte in funzione delle tipologie di intervento previste.

Le tipologie di intervento individuate sono:

- T1 Formazioni arboreo-arbustive (Formazioni boschive planiziali ad alta densità; Formazioni boschive planiziali a media densità; Fascia ecotonale boschiva; Formazioni boschive alluvionali; Miglioramenti forestali)
- T2 Formazioni arbustive e prative (Brughiera estesa; Brughiera frammista ad aree boscate residuali; Miglioramenti prati secchi)
- T3 Filari arboreo-arbustivi

Secondo quanto dichiarato, gli interventi di riqualificazione forestale sono previsti per un equivalente (593,2 ha) pari al doppio di quanto sottratto (250,4 ha).

Gli interventi di riqualificazione prativa sono previsti per una superficie (7,0 ha) leggermente maggiore a quella sottratta (6,4 ha).

Il reimpianto della brughiera è previsto per una superficie pari a 180 ha (in relazione pag. 34 si parla di 196 ha) rispetto alle superfici sottratte pari a 110 ha. Di quanto previsto però circa 50 ha sono ricavati all'interno del sedime aeroportuale.

#### **2.4 Approfondimenti e motivazioni sullo studio di incidenza**

Per quanto riguarda lo studio di incidenza presentato nel SIA 2009, nella relazione generale si riconosce che il lavoro non era stato formalmente strutturato secondo i livelli previsti dalla guida metodologica *"Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC"* e non era fornita un'analisi appropriate delle potenziali incidenze Sito per Sito.

Nello studio di incidenza (novembre 2012) l'analisi risulta condotta attraverso un processo di lavoro articolato su più livelli.

Il primo livello di analisi (Screening) si conclude con la verifica dell'esistenza di effetti significativi sui singoli siti Natura 2000 interessati. Sono stati considerati tutti i siti appartenenti alla Rete Natura 2000 ricadenti in un intorno di 10 km dai confini del sedime aeroportuale. In particolare sono stati considerati in questa fase 7 SIC e 2 ZPS.

La seconda fase di lavoro è stata riferita alla Valutazione Appropriata dei siti Natura 2000 per i quali, sulla base delle valutazioni svolte nella precedente fase di Screening, è risultato necessario condurre un approfondimento sulle possibili interazioni con l'opera in progetto.

Con riferimento agli esiti dello Screening la Valutazione Appropriata è stata condotta per i siti: IT2080301 "Boschi del Ticino"; IT1150001 "Valle del Ticino"; IT2010012 "Brughiera del Dosso"; IT2010014 "Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate"; IT2010013 "Ansa di Castelnovate"; IT2010011 "Paludi di Arsago"; IT2010010 "Brughiera del Vigano".

Ad eccezione del SIC/ZPS IT1150001 "Valle del Ticino", tutti i siti esaminati sono in gestione al Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Nello studio di incidenza si richiamano, *"pur se pensati per scopi differenti dai risultati di un'analisi di incidenza"*, gli interventi di mitigazione proposti per la componente vegetazionale ed ecosistemica e consistenti in:

- interventi per la ricostituzione della vegetazione forestale e prativa,
- interventi per la ricostituzione della brughiera,
- interventi per il ripristino ed il potenziamento della funzionalità ecologica.

Rispetto all'espansione nella ex area militare, nello studio di incidenza si ribadisce che *l'intervento non interessa direttamente Siti della rete Natura 2000 e che il sito Natura 2000 posto più vicino all'area di espansione è la ZPS IT2080301 'Boschi del Ticino', i cui limiti sono per circa 950 m adiacenti all'area di intervento.*

Le analisi condotte hanno rilevato che:

- sono presenti due infrastrutture viarie (la SP 52 e la SS 336, con tracciato in trincea), alcune strutture industriali e l'abitato di Tornavento, che nel loro complesso separano l'area di intervento dal perimetro dell'adiacente sito Natura 2000 Boschi del Ticino,

- la SS336 è definita come "barriera infrastrutturale particolarmente significativa" nella Carta della rete ecologica potenziale redatta dal Parco Regionale Lombardo Valle del Ticino,
- sussiste una distanza pari a circa 1,5 km tra habitat analoghi (4030 'Lande secche europee') presenti nell'area di intervento e sito Natura 2000 'Boschi del Ticino',
- sussiste una distanza superiore ai 2,0 km tra habitat di interesse comunitario l'uno all'interno dell'area di intervento (habitat 9190: Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur*) e l'altro all'interno del sito Natura 2000 'Boschi del Ticino [91E0\* "Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)] che possono avere tra di loro un contatto catenale,

*da cui si può affermare che gli interventi previsti nell'area di intervento non avranno ricadute significative sugli habitat significative di interesse comunitario posti all'interno del sito Natura 2000 IT2080301 'Boschi del Ticino'.*

Da un punto di vista faunistico è stata posta l'attenzione alle specie di interesse comunitario presenti nell'area vasta e che frequentano l'area di intervento, quali il succiacapre, *Caprimulgus europaeus*, o potenzialmente interessate quali l'averla piccola, *Lanius collurio*, e i due lepidotteri l'*Euplagia quadripunctaria* (o *Callymorpha quadripunctata*) e la *Coenonympha oedippus*.

Lo studio afferma che per quanto riguarda le due specie degli uccelli i dati di ampia presenza e distribuzione consentono di affermare che l'intervento all'interno dell'area di espansione non avrà ripercussioni significative sulle popolazioni insediate nei siti Natura 2000 medesimi e, in particolare, nel sito Natura 2000 'Boschi del Ticino'.

Per quanto riguarda i due lepidotteri lo studio ritiene che "in base alle loro caratteristiche ecologiche frequentino occasionalmente l'area di espansione, non trovando qui le condizioni relative all'habitat e alle risorse trofiche idonee e/o ottimali che viceversa si trovano al di fuori di questa area e all'interno del sito Natura 2000 'Boschi del Ticino'.

*A supportare tale considerazione assumono senz'altro particolare significato gli interventi di mitigazione previsti che oltre a dar conto degli effetti diretti sugli aspetti vegetazionali ed ecosistemici potranno significativamente contribuire a creare condizioni post operam idonee al mantenimento delle specie citate".*

Rispetto all'inquinamento atmosferico derivante dal traffico aereo "l'entità delle variazioni di livelli di concentrazione stimati e, soprattutto, quelle degli habitat interessati hanno consentito di poter stimare trascurabile l'incidenza sulla integrità complessiva dei siti in questione."

Rispetto all'inquinamento acustico, viene riscontrato un livello massimo di pressione acustica di 65 dB(A) nella ZPS Boschi del Ticino, inferiore ai livelli sonori che si ritengono tali da determinare alterazioni comportamentali (85 – 125 dB(A)), concludendo che "per ciascun sito Natura e per ciascun gruppo di specie avifaunistiche l'incidenza sui siti in esame è stata giudicata nulla o trascurabile".

Lo studio conclude che in alcun caso le azioni di progetto siano tali da poter compromettere l'integrità dei siti della Rete Natura 2000 ed in tale ottica, a seguito di una attenta analisi appropriata, si può ritenere che l'incidenza dell'opera in progetto sia non negativa.

## 2.5 Approfondimenti relativi ai temi dell'archeologia e del paesaggio

Per quanto riguarda le implicazioni archeologiche legate alla realizzazione del progetto, nella relazione si afferma che saranno approfonditi gli aspetti archeologici in conformità a quanto richiesto dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici e per il Paesaggio. In relazione al tema della "brughiera", il proponente ha proceduto ad uno specifico studio (contenuto nell'allegato 3) che ha portato di definire un sistema di mitigazioni e precisamente:

- interventi per la ricostituzione della brughiera,
- interventi per la ricostituzione della vegetazione forestale e prativa,
- interventi per il ripristino ed il potenziamento della funzionalità ecologica.

Gli interventi previsti, sia relativamente alla brughiera che alla vegetazione forestale e prativa, si legge nella relazione che concorrono al raggiungimento degli obiettivi di tutela del PTPR.

## 3. Osservazioni

In premessa si ripropongono in toto le osservazioni contenute nella deliberazione C.d.A. n. 48 del 15.07.2011 avente ad oggetto "Osservazioni in merito al "Master Plan Aeroportuale" di Malpensa ed il relativo Studio di Impatto Ambientale", nella deliberazione C.d.A. n. 57 del 14.09.2011 avente per oggetto "Osservazioni integrative in merito al Master Plan Aeroportuale di Malpensa e al relativo studio di impatto ambientale" e nella deliberazione C.d.A. n. 64 del 18.07.2012 avente per oggetto "Osservazioni in merito alle integrazioni volontarie allo studio di impatto ambientale relativo al Master Plan Malpensa".

In relazione, invece, al "Chiarimenti", datati novembre 2012, al SIA in oggetto si esprimono le seguenti osservazioni.

### 3.1

Rispetto ai chiarimenti in merito alle **procedure pregresse**, la relazione generale riporta una disanima delle azioni previste dal D.P.C.M. del 13 dicembre 1999 relativo alla valutazione di impatto ambientale per il trasferimento del traffico all'aeroporto di Milano Malpensa e quanto svolto da SEA in termini di ottemperanza.

Per ciò che riguarda quanto riportato in tabella al **punto D *Interventi di medio termine*** pag. 9-10 sulla tematica aria si rileva che sono presentate tra le azioni svolte da SEA attività non realizzate direttamente dalla Società aeroportuale, ma dal Parco del Ticino grazie a finanziamenti derivanti da convenzioni sottoscritte con Regione Lombardia.

Rispetto a ciò si precisa che il "Piano Territoriale d'Area Malpensa. Norme speciali per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000", approvato con Legge Regionale n. 10 del 12 aprile 1999, prevedeva misure di mitigazione e compensazione volte al miglior inserimento ambientale delle opere previste dal Piano stesso oltre che la creazione di un sistema complessivo di aree verdi che integrasse e completasse la pianificazione del Parco del Ticino e l'attuazione di specifiche azioni progettuali di bonifica e riqualificazione delle aree degradate, deboli o compromesse.

Il Piano d'Area, così concepito, non aveva incluso, tra le sue azioni, specifiche attività di monitoraggio delle principali componenti ambientali coinvolte, sia biotiche (fauna, vegetazione) che abiotiche (acque, aria, suolo, rumore), finalizzate alla stima dei potenziali e reali effetti indotti dalla realizzazione e dalla messa in esercizio dell'Aeroporto di Malpensa 2000.

Questo ha comportato che, nelle fasi iniziali dell'attività aeroportuale, le ricadute ambientali del nuovo scalo, non siano state assoggettate ad alcun monitoraggio di tipo sistematico e continuativo nel tempo, fatta eccezione, ed in modo parziale, per le componenti rumore ed aria.

Per ovviare a tali lacune, i vari Enti coinvolti, in primis Parco del Ticino e Regione Lombardia, sin dalla fase di messa a regime dell'impianto aeroportuale di Malpensa, avevano concordato sulla necessità di realizzare un completo ed organico sistema di monitoraggio dell'attività aeroportuale agendo nelle forme e negli ambiti istituzionali a tutti i livelli (provinciali, regionali e nazionali), nel pieno rispetto del ruolo di ciascuno ed attraverso la qualificata partecipazione dei diversi Enti e Istituzioni preposti alla gestione, tutela e controllo del territorio. Le attività di studio e ricerca incluse in tale sistema, dovevano poi essere propedeutiche all'individuazione delle principali criticità e quindi fornire gli indirizzi per la realizzazione delle opere di compensazione e mitigazione ambientale degli impatti prodotti dall'aeroporto e dal suo indotto.

Al fine, quindi, di promuovere l'effettuazione di attività di ricerca e monitoraggio in aree naturali ed in aree degradate ricadenti nel territorio del Parco del Ticino, necessarie per l'elaborazione dei programmi di compensazione ambientale previsti dal Piano d'Area sopra richiamato, dal 1999 al 2010 sono state sottoscritte tra il Parco del Ticino e la Regione Lombardia 11 convenzioni che hanno stanziato i fondi per l'attuazione di indagini sulle componenti biotiche e abiotiche del territorio a Parco, con particolare riferimento all'intorno di Malpensa, e l'esecuzione di interventi di miglioramento e riqualificazione ambientale nei territori dei Comuni contermini all'aerostazione. Negli ultimi anni peraltro tali Convenzioni non sono state più rinnovate, pertanto il Parco del Ticino ha dovuto proseguire le ricerche, laddove possibile, attraverso l'utilizzo di fondi propri.

Tali precisazioni sono presentate per chiarire che quanto "svolto" da SEA in merito al monitoraggio, in realtà è da attribuirsi esclusivamente alla volontà e all'impegno economico di altri soggetti e che, in assenza di tali studi, svolti – si ribadisce - senza alcun tipo di coinvolgimento o contributo da parte della Società aeroportuale, la maggior parte delle componenti ambientali, abiotiche e biotiche, dell'intorno di Malpensa risulterebbe oggi non indagata.

**Per quanto riguarda il verde a pag. 10 -11 della relazione generale, si richiamano, nuovamente, studi non effettuati da SEA ma da altri soggetti, quali Parco del Ticino, ARPA di Varese e Provincia di Varese; si dichiara inoltre che SEA ha realizzato con l'Azienda Regionale delle Foreste il Piano del verde all'interno del sedime aeroportuale.**

A tal proposito si richiama il Piano Territoriale d'Area Malpensa, approvato con Legge Regionale n. 10 del 12 aprile 1999, che individua il Piano del Verde tra gli interventi prioritari di definitiva individuazione (allegato A – tab. A1) e al punto 5.3.3 del Volume terzo – Quadro progettuale ne disciplina l'attuazione precisando che tale piano prevedeva non solo sistemazioni delle aree verdi all'interno dell'aeroporto ma anche opere di compensazione da realizzare nell'intorno aeroportuale. La localizzazione di tali interventi è rappresentata graficamente nella tav. 3 del quadro progettuale "Assetto delle aree verdi ed interventi previsti".

Quanto dichiarato da conto dell'attuazione delle opere all'interno del sedime aeroportuale, ma rileva quanto previsto dal Piano del verde e non realizzato. Di nuovo quindi si ribadisce quanto già espresso nei precedenti pareri sul SIA e sulla documentazione integrativa in

merito alla mancata realizzazione di quanto previsto dalla L.R. 10/1999 nella vasta area a sud dell'attuale sedime aeroportuale, interessata dalla Brughiera di Malpensa, considerata come "area di riforestazione" e come intervento prioritario, e interferita dalle previsioni del Master Plan.

La relazione, relativamente alla tematica del verde, cita poi un progetto pilota da realizzare in attuazione del Piano del Verde previsto dal Piano d'Area Malpensa. Tale intervento avrebbe permesso il recupero e miglioramento di circa 60 ha di bosco in fregio alla SS 336 adiacenti all'abitato di Cardano al Campo e la realizzazione e la sistemazione di circa 10.000 metri di piste e sentieri in terra battuta. Non disponendo di informazioni di maggior dettaglio, si ritiene opportuno comprendere il grado di sovrapposizione di tale intervento, che sembrerebbe attuato in ottemperanza al Piano d'Area, con gli interventi di miglioramento e riqualificazione delle formazioni forestali riportate nella documentazione di in esame e interessanti anche i boschi di Cardano al Campo.

Sempre rispetto alle previsioni del Piano del verde si rilevano altre possibili sovrapposizioni tra quanto già previsto per Malpensa 2000 e non attuato (tav. 3.4 sud quadro progettuale della LR 10/1999) e gli interventi proposti in questa sede come mitigazione nelle aree dell'ansa di Castelnovate e del Turbigaccio. Da aggiungere come la tav. 3.4 nord della LR 10/1999 localizzi un intervento di riforestazione proprio nell'area del Vigano che la documentazione novembre 2012 destina invece per la ricostituzione della brughiera.

E evidente che quanto presentato e approvato come mitigazione e compensazione nell'ambito di Malpensa 2000 non possa essere riproposto come mitigazione dei nuovi impatti derivanti dall'ampliamento aeroportuale.

### 3.2

In merito agli approfondimenti relativi all'**inquinamento atmosferico**, si ritiene che gli stessi non forniscano elementi aggiuntivi di valutazione e non risolvano le criticità già evidenziate nei precedenti pareri e qui sintetizzate:

- i modelli prescelti per le simulazioni partono da presupposti, tutti da dimostrare, che nello Scenario Futuro vi siano profonde modificazioni del parco mezzi e delle condizioni di contesto che porteranno ad una significativa riduzione delle emissioni ed un conseguente miglioramento della qualità dell'aria;
- per quanto riguarda i parametri identificati come rappresentativi per le valutazioni sull'eventuale contributo inquinante dell'aeroporto le analisi non prendono in considerazione inquinanti, fra i quali gli IPA (Idrocarburi policiclici aromatici), indicatori delle combustioni incomplete veicolari e aeroveicolari e l'ozono troposferico, uno degli inquinanti dagli effetti fitotossici più marcati.

### 3.3

Per quanto riguarda gli **aspetti vegetazionali ed ecosistemici** gli ulteriori chiarimenti sottolineano innanzitutto come la caratterizzazione della vegetazione reale di area vasta oggetto già del SIA abbia evidenziato la scarsa presenza di classi a qualità buona o elevata e la contemporanea predominanza di classi a qualità scadente o pessima. Non emerge però che le classi a qualità più alta (come ben evidente nell'all. 03.A2 delle integrazioni) siano proprio quelle maggiormente interferite dalle previsioni della Terza Pista e della logistica; tale approfondimento non fa altro quindi che confermare come in un

contesto ecosistemico evidentemente già degradato, l'attuazione delle previsioni del Master Plan ne determinerebbero un ulteriore scadimento, andando addirittura a sottrarre le già ridotte aree di pregio ancora presenti.

Inoltre, l'affermazione contenuta nell'All. 3 che sostiene che *"Un ulteriore dato di interesse è costituito dalla distribuzione territoriale dei valori di qualità, con il prevalere di quelli di maggiore qualità negli ambienti più prossimi alla valle del Ticino, per quanto attiene il settore piemontese, mentre la restante parte lombarda risulta nell'insieme al più mediocre e fortemente condizionata dalla presenza di estese aree a qualità scadente o addirittura pessima"* non tiene conto del fatto che il contesto geografico non è caratterizzato da situazioni di naturalità diffusa. Infatti, pur ritenendo la precedente valutazione del tutto soggettiva (in quanto non supportata da dati provenienti da rilievi fitosociologici adeguati e ben dispersi nell'area d'interesse), val la pena di richiamare il contesto fortemente antropizzato dell'area; area nella quale l'"effetto margine" dovuto alla frammentazione dei biotopi naturali ha facilitato l'ingresso di elementi esotici. Tale processo negativo potrebbe essere in parte efficacemente contrastato se si mettessero in atto adeguate misure di gestione. La distruzione totale del biotopo, al contrario, non solo non migliorerebbe lo stato attuale, ma renderebbe di fatto ancora più probabile un ulteriore incremento della frammentazione ecosistemica e dei suoi effetti sui biotopi.

Per quanto riguarda l'approfondimento relativo alla possibilità di **ricostituzione della brughiera**, si afferma che gli interventi di mitigazione in funzione dell'habitat di brughiera sono stati ideati con un duplice obiettivo: il primo riguarda il ripristino di superficie occupata; il secondo ha una valenza ecologica, in quanto cerca di mettere in connessione le aree attualmente esistenti di brughiera (presenti in alcuni dei siti Natura 2000 dell'area vasta) creando una sorta di "circuitazione".

Si rileva, nuovamente, come i proponenti ritengano appropriata la realizzazione di interventi di compensazione in aree, quali l'ex area militare, che già allo stato attuale presentano elementi diffusi di naturalità e di valore naturalistico. In particolare, l'area compresa tra la SS 336 e le vasche di spagliamento del torrente Arno è già caratterizzata da formazioni di praterie aride e da brughiera e questi ambienti costituiscono ad oggi habitat di specie di rilevante interesse naturalistico, come ad esempio Averla piccola, Succiacapre, Calandro.

Allo stesso modo l'intervento di ricostituzione della brughiera all'interno del SIC "Brughiera del Vigano" verrebbe realizzato in aree attualmente coperte da boschi di aghifoglie che, pur caratterizzate in parte dalla presenza di conifere non autoctone, rappresentano l'habitat di molte specie prettamente forestali, che si elencano brevemente (dati aggiornati a dicembre 2012):

- **113 specie di uccelli**, dei quali 62 nidificanti certi o probabili e 14 di interesse comunitario
- **specie nidificanti di uccelli forestali** quali Falco pecchiaiolo (All. I), Succiacapre (All. I), Picchio nero (All. I, presente in zona dal 2011), Picchio rosso minore (non comune in Lombardia), Picchio verde, Astore (raro in ambito planiziale), Cincia dal ciuffo (raro in ambito planiziale)
- **tra i mammiferi spiccano alcune specie forestali**: importante popolazione di Moscardino (All. IV), fino a 10 nidi rinvenuti in una sola giornata; unico sito noto di presenza di Topo quercino nel Parco del Ticino e uno dei pochi in ambito planiziale lombardo; nucleo stabile di caprioli.

- anfibi e rettili: è degna di nota la presenza di Saettone e Rana dalmatina, entrambe specie forestali
- entomofauna: le specie di maggiore pregio sono due coleotteri legati al legno morto quali Cervo volante e Cerambice della quercia.

Intervenire su tali habitat, modificandone sostanzialmente la tipologia, per ricostituire la brughiera (fatta salva l'effettiva buona riuscita di tale intervento) andrebbe evidentemente ad arrecare un danno alle specie che, allo stato, li frequentano.

Inoltre, a livello generale, non si ritiene corretto l'approccio secondo il quale le superfici degli habitat rilevanti dal punto di vista naturalistico possano essere delocalizzati, come si può fare per alcune attività umane, a prescindere dalle condizioni storiche, pedologiche, geografiche; secondo questo criterio qualsiasi habitat può essere ricreato, purché si individuino una equivalente superficie fisiognomicamente simile, non tenendo conto delle differenze delle precondizioni ecologiche e dei tempi medio-lunghi necessari per una eventuale completa ricostituzione dell'habitat costruito ex novo.

Quanto poi sostenuto e quantificato nella tabella 6.3 della relazione generale circa la maggior estensione di brughiera che si verrebbe a creare se si operasse nell'area ex-militare, non tiene conto che la ricostruzione di brughiera nell'area ex-militare comporterebbe comunque la sottrazione di superfici con vegetazione aperta spontanea. Si deve invece far rilevare che le superfici di aree aperte naturaliformi sono andate incontro a progressiva, cospicua riduzione a partire dal secolo XIX, che è continuata poi in modo accelerato sino alla seconda metà del XX secolo.

Negli ultimi anni sono stati avviati e conclusi diversi progetti volti a contrastare questa tendenza, attraverso azioni finanziate da Regione Lombardia, UE con Life Nature, Fondazione Cariplo. Tuttavia, queste azioni hanno consentito di recuperare complessivamente pochi ettari. Ben poca cosa rispetto alla perdita netta che si verificherebbe se il Master Plan venisse attuato. Va rilevato con forza che le superfici di habitat aperti che si intendono conteggiare nelle opere di risarcimento sono già ambienti aperti che svolgono le loro funzioni ecologiche e che ospitano specie animali di rilevante interesse naturalistico.

In merito alla realizzazione dei previsti interventi di mitigazione si fa infine rilevare che una parte rilevante delle superfici conteggiate sono aree già sottoposte a tutela come SIC, ZPS o Parco Naturale e in molte di esse in questi anni sono già stati effettuati interventi di miglioramento forestale e riqualificazione degli habitat forestali. Inoltre l'ipotesi di individuare atti che impongano al proprietario la messa a disposizione delle aree funzionali agli interventi di mitigazione potrebbe portare ad un contenzioso molto grave (come peraltro riconosciuto anche a pag. 35 della relazione generale), le cui conseguenze ricadrebbero in larga parte anche sul Parco del Ticino, oltre che pregiudicare la realizzazione degli stessi.

Non emerge inoltre dalla relazione che gli interventi previsti di miglioramento e riqualificazione delle formazioni forestali sono dovuti per legge (D.G.R.8/675 del 2005) a seguito della trasformazione definitiva di aree classificate a bosco. Non possono essere quindi letti come mitigazione vera e propria degli impatti di progetto.

Nell'Approfondimento A1 - *Possibilità di ricostituzione delle brughiere*, dopo una sintetica ma efficace e corretta trattazione del tema delle brughiere lombarde, si fa inoltre riferimento ai primi risultati conseguiti da un progetto denominato 'Coltiviamo la brughiera',

la cui prima fase è terminata nel 2011, che ha riguardato il ripristino di una brughiera all'interno del Parco Pineta di Appiano Gentile – Tradate.

Di questo progetto si dà per scontato l'esito positivo. Esito che, invece, andrà valutato su tempi medi. Infatti, in un capoverso precedente, gli estensori affermavano, a proposito delle condizioni che avevano portato all'affermazione della brughiera nel pianalto lombardo: *"Nelle parcelle disboscate, ove il suolo risultava acido e povero di nutrienti, la destinazione d'uso era prettamente a pascolo, in quanto le coltivazioni risultavano difficoltose e improduttive. Conseguentemente su questi suoli si sviluppò nel corso del tempo un tipo di brughiera dominata dal brugo, Calluna vulgaris, che si diffuse grazie alla sua intrinseca capacità di svilupparsi in queste condizioni edafiche e di uso del suolo."*

Risulta quindi evidente che la brughiera non può istaurarsi in qualunque porzione del territorio, ma esclusivamente in quelle parti talmente aride, acide e inospitali per altre piante da risultare idonee solo per le specie vegetali specializzate per queste condizioni estreme. Si evita di dire che i tentativi di creazione di brughiere artificiali in suoli meno che adatti sono destinati a fallire, in quanto la competizione di altre specie vegetali porterebbe al fallimento dell'attecchimento di *Calluna vulgaris* e della altre specie di brughiera.

Non stupisce, pertanto, che gli estensori affermino a pagina 21: *"Gli esiti dello studio in argomento hanno quindi evidenziato la possibilità tecnica di poter prevedere un ripristino dell'habitat di brughiera ed in tal senso hanno orientato la definizione degli interventi di mitigazione nell'ambito dei quali, una delle finalità alle quali essi sono preposti, risiede per l'appunto nella ricostituzione della brughiera (cfr. par. 4.1.1 – Finalità 1).*

Tali affermazione appaiono maliziose e volte a far credere che la brughiera possa essere delocalizzata senza problemi e che di conseguenza sia possibile eliminare la più estesa brughiera di pianura italiana senza perdite di biodiversità. Questo deve essere smentito con forza. La brughiera attuale è il risultato di secoli, se non millenni, di interazioni fra processi naturali e attività antropiche tradizionali e non potrà essere sostituita con una coltivazione di brugo.

A questo proposito, vale la pena di segnalare i seguenti lavori di ricercatori botanici, nei quali vengono ricostruiti i processi dinamici e le caratteristiche naturalistiche delle brughiere lombarde:

- Sulli M. 1985 Boschi e brughiere dell'Altopiano milanese: duecento anni di dibattito. Ann. Ist. Sper. Selv. Arezzo, 16: 313-371
- Cerabolini B.E.L., Brusa G., Ceriani R.M. (2010) Le brughiere in Lombardia e Piemonte a Nord del Po: inquadramento floristico, ecologico e sintassonomico. 46° Congresso Società Italiana di Scienza della Vegetazione (SISV) Pavia; 17-19 febbraio 2010.
- Brusa G., Cerabolini B. (2008) Modelli interpretativi della distribuzione delle brughiere pedemontane ai fini gestionali Pianura , 23, p. 23-38.

E' inoltre opportuno richiamare l'attenzione su un progetto di riqualificazione floristica delle brughiere promosso dal Parco del Ticino con la collaborazione del Centro Flora Autoctona e di ERSAF nel biennio 2011-2012.

In seguito alla messa a dimora è stato approntato un piano di monitoraggio delle piante in alcuni siti d'intervento, allo scopo di verificare l'attecchimento e lo sviluppo idoneo delle piante di brugo. Il rilevamento dei dati è stato condotto alla fine della stagione vegetativa (20/09/2012). Le prime considerazioni emerse dallo studio confermano quanto già affermato e cioè che *"l'impiego di piante di brugo deve essere anch'essa attentamente valutata, in relazione alle condizioni ecologiche locali. .. Le brughiere, intese come*

formazioni non o poco arborate e a prevalenza di *Calluna vulgaris*, trovano una loro naturale collocazione nell'ambito dell'alta pianura intesa geomorfologicamente, ma solo dove i suoli sono acidi e oligotrofici e con un minor livello di scheletro rispetto a quelli presente nella valle del Ticino. .... La riqualificazione non passa però dalla semplice messa a dimora di piante di brugo, perché la brughiera è un habitat secondario e come tale è primariamente la gestione ad essere il fattore cardine per una sua affermazione. In altre parole, la maggior parte delle risorse dovrebbe essere destinata ad un'intesa gestione (tagli, sfalci, diserbi, ecc. protratti per almeno 3 anni), antecedente agli interventi di piantumazione del brugo (ma anche di più tipiche e rare specie della brughiera). Infine, un aspetto che allo stato attuale non può essere appieno valutato, ma che inciderà negativamente su qualsiasi intervento di riqualificazione pro-brughiera, riguarda la tendenza climatica in atto. A scopo cautelativo, appare quindi più sensato ipotizzare la realizzazione di formazioni prative acidofile dinamicamente collegate alle brughiere, come quelle a *Molinia arundinacea* e/o *Agrostis tenuis*".

Per quanto riguarda il quadro faunistico le informazioni riportate in allegato 3 si dichiara che sono state raccolte sulla base della bibliografia disponibile e sulle fonti reperibili. Di nuovo si riscontra la **totale mancanza di indagini speditive sulle componenti faunistiche nell'area di intervento** da parte degli estensori del SIA; il quadro delineato è approssimativo e carente e non permette di avere una caratterizzazione dell'area tale da consentire poi una reale e completa disamina degli impatti.

Nel testo si afferma che "Solo per gli Uccelli si è potuto fare riferimento ad un livello di dettaglio per l'area di intervento, con dati tratti da censimenti anche nell'area di intervento". Tale affermazione non è corretta. Esistono studi recenti pubblicati, anche disponibili online nel sito del Parco Ticino, relativi a studi di caratterizzazione faunistica nei quali sono stati presi in considerazione non solo gli uccelli, ma i Chiroteri, micro mammiferi, Lepidotteri, Coleotteri Carabidi, Coleotteri Stafilinidi, Coleotteri Sirfidi.

Si veda ad esempio: Biodiversità animale degli ambienti terrestri nei Parchi del Ticino, 2003, (scaricabile al link [http://www.parcoticino.it/pubblicazioni/21\\_pubblicazioni-scientifiche.html](http://www.parcoticino.it/pubblicazioni/21_pubblicazioni-scientifiche.html)).

La relazione afferma poi, a pagina 25: "Dalla presente analisi, pertanto, risulta che riguardo ad altra fauna di interesse comunitario e/o conservazionistico (come, ad esempio, i lepidotteri *Euplagia quadripunctaria* e *Coenonympha oedippus*) non vi sono evidenze in quanto assenti dati di presenza pubblicati." L'affermazione è tecnicamente esatta, in quanto la scoperta di popolazioni cospicue di *Coenonympha oedippus* e la segnalazione della presenza di *Euplagia quadripunctaria* sono avvenute in tempi molto recenti e non hanno ancora costituito oggetto di comunicazione a convegni o articoli su riviste specializzate. Nondimeno, le segnalazioni sono state effettuate da una pluralità di soggetti, ricercatori italiani e stranieri e personale del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Rispetto alle schede delle specie faunistiche considerate si osserva più nel dettaglio che:

Nella scheda relativa al Succiacapre (*Caprimulgus europaeus*) si afferma:

*La presenza all'interno del contesto di intervento è stimata tra media e bassa.*

*Dati presenza nell'area di intervento*

*Dati di letteratura: Riportata una presenza generica della specie come nidificante (Bogliani et al., 2007).*

*Dati riportati nello SIA. Riporta l'osservazione di 5 individui in migrazione post-riproduttiva. Non sono segnalate coppie in nidificazione.*

*Dati Integrazioni volontarie Maggio 2012. In Allegato 4, dove sono contenuti i risultati di un censimento ornitologico annuo (luglio 2007-Giugno 2008), all'interno dell'adiacente sedime aeroportuale la specie risulta non osservata.*

Non stupisce che la specie non sia stata osservata nel sedime aeroportuale. Le segnalazioni di nidificazione non sono generiche ma documentate dall'ascolto di individui in canto territoriale e dal rinvenimento di nidi attivi. Si veda la foto acclusa. La popolazione di Succiacapre della brughiera di Malpensa risulta quella con la maggior densità di maschi territoriali in Lombardia.



Nido di Succiacapre contenente 2 uova fotografato nella brughiera di Malpensa - Lonate Pozzolo l'11 giugno 2012. Foto G. Bogliani

Nella scheda relativa all'Averla piccola (*Lanius collurio*) si segnala innanzitutto che la fotografia della scheda riproduce una specie diversa, Averla capirossa, *Lanius senator*, e non Averla piccola, *Lanius collurio*.

I dati ai quali si fa riferimento sono tratti dalla Tavola della distribuzione dell'Averla piccola in Lombardia, i dati di densità si riferiscono a coppie/Km<sup>2</sup> (dati tratti da Vigorita, V., Cucè, L. 2008). In realtà, il lavoro di questi due autori fa riferimento non a valori reali di densità, ma a densità presunte sulla base dell'applicazione di modelli di distribuzione. Si tratta quindi di dati di potenzialità distributiva che funzionano su vasta scala e non alla scala del singolo biotopo. Non stupisce nemmeno in questo caso che gli estensori dell'Allegato 3 affermino: "All'interno del contesto di intervento la presenza dell'Averla piccola è stimata tra media e nulla-scarso." In realtà poco dopo sono costretti a smentirsi:

*"Dati di letteratura: Sono riportati sia una presenza generica (Bogliani et al., 2007) e dati quantificati in 6 coppie nidificanti nel corso della stagione riproduttiva del 2007 e 2 nel 2008 (calo attribuito - nel Piano d'Azione per la Specie - anche a seguito della rapida invasione della brughiera da parte del ciliegio tardivo, Prunus serotina) (Casale e Brambilla, 2009).*

*Dati riportati nello SIA. Il SIA riporta l'osservazione di 45 individui in migrazione pre-riproduttiva e di 129 individui in migrazione post-riproduttiva. Non sono segnalate coppie in nidificazione.*

*Dati Integrazioni volontarie Maggio 2012. In Allegato 4, dove sono contenuti i risultati di un censimento ornitologico annuo (luglio 2007-Giugno 2008), all'interno dell'area adiacente al sedime aeroportuale la specie risulta rara (osservata in 1-2 giornate di rilevamento)".*

Ancora una volta occorre rilevare che i dati originali utilizzati da SEA sono carenti. Una delle aree più importanti per la specie viene svalutata. I dati dei ricercatori che smentiscono le affermazioni di SEA sono definiti "generici". Nessun aggettivo viene utilizzato per i dati palesemente carenti di altra origine, ma che sostanziano l'intenzione di sminuire il valore dell'area della brughiera per una delle specie più minacciate negli ultimi anni. Questo viene ribadito a pagina 52, laddove si afferma:

*"Relativamente alla presenza di specie di pregio e segnatamente di avifauna nidificante, le informazioni documentate nel precedente paragrafo ed in particolare le schede conoscitive evidenziano come, per quanto attiene all'Averla piccola, detta specie sia presente in contingenti estremamente ridotti (cfr. scheda S2 - Averla piccola), mentre, relativamente al Succiacapre, la sua presenza sia solo potenziale, in quanto genericamente documentata (cfr. scheda S1 - Succiacapre).*

*Per quanto riguarda l'Averla piccola, inoltre, appare evidente come, secondo il 'Piano di azione per l'Averla piccola in Lombardia', il contesto di intervento non sia compreso tra le aree importanti per la sua presenza potenziale e, conseguentemente, prioritarie per la conservazione per la specie (cfr scheda S2 - Averla piccola, Figura 3-5 e Figura 3-6). In ragione di tali dati è possibile affermare che l'area di intervento non risulta di importanza prioritaria per tali specie."*

Rispetto agli approfondimenti sulle reti ecologiche l'allegato 03.A3 riporta un **disegno incompleto della Rete Ecologica Regionale** in quanto è rappresentato il corridoio ecologico primario a bassa o moderata antropizzazione che attraversa l'area vasta in esame, ma non l'elemento di primo livello interessato direttamente dalle previsioni di sviluppo aeroportuale né tantomeno il varco ecologico da tenere (rappresentato dal corridoio ecologico di Tornavento – vedi anche punto successivo) che verrebbe irrimediabilmente pregiudicato dalla realizzazione del Master Plan. Ciò non tiene in conto quanto previsto dalla tabella allegata alla DGR 10962/2009 che per gli elementi di primo livello prevede come regola quella di *"evitare come criterio ordinario: la riduzione dei varchi di rilevanza regionale; l'eliminazione degli elementi presenti di naturalità"*.

Riguardo agli **interventi proposti come mitigazione, per la ristrutturazione e potenziamento della funzionalità ecologica**, la figura 4.2 dell'allegato 3 individua come aree di intervento rispetto alle invarianti delle reti ecologiche la direttrice del Fiume Ticino, la Direttrice Est-Ovest (corrispondente alla Dorsale Verde Nord della Provincia di Milano) e la circuitazione dell'aeroporto. Tali interventi vanno innanzitutto ad interessare ambiti boschivi già esistenti non andando quindi a ricostituire habitat, né risolvono situazioni pregresse di frammentazione e di ostacolo alla permeabilità faunistica (in tal senso lungo il tratto della Boffalora- Malpensa che attraversa l'area di intervento corrispondente alla Direttrice Est- Ovest, importanti opere di deframmentazione sono già state realizzate su indicazione del Parco del Ticino in fase di realizzazione della nuova infrastruttura viaria). Inoltre non compensano in alcun modo il principale impatto arrecato dalla realizzazione

delle previsioni del Master Plan sulla rete ecologica locale, ossia la perdita di funzionalità del corridoio ecologico di Tornavento.

In conclusione, **gli interventi di mitigazione ambientale proposti in allegato 3 si ritengono del tutto inadeguati a compensare gli impatti sulla componente vegetazionale ed ecosistemica arrecati dalla previsione del Master Plan per i motivi sopra esposti e di seguito sintetizzati:**

- Gli interventi di ricostituzione delle vegetazione forestale rientrano negli obblighi di legge della DGR 675/2005 "Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi " a fronte della trasformazione di bosco; non sono pertanto configurabili come veri e propri interventi di mitigazione.
- Gli stessi interventi sulle formazioni forestali vanno ad interessare, in gran parte, aree ricadenti in zone di massima tutela, e ambiti in cui si è già intervenuti con progetti forestali promossi dal Parco, indicativamente le compensazioni proposte si sovrappongono per una superficie di oltre 350 ha ad aree già oggetto di progetti di miglioramento forestale o rimboschimento (Progetto LIFE-Natura '97 Conservazione di foreste alluvionali, Progetto MasterPlan Navigli e Compensazioni I.r. 31/08, interventi compensativi relativi ad interventi infrastrutturali nel sedime aeroportuale). Senza contare gli interventi promossi da altri enti e di cui non si conoscono i dettagli in termini di localizzazione e superfici.
- Sono inoltre interessate dagli interventi di cui sopra aree che già il Piano del Verde di Malpensa 2000 (poi richiamato nel Piano d'Area Malpensa approvato con LR 10/1999) aveva individuato come oggetto di interventi prioritari di definitiva individuazione (rif. tav. 3 del quadro progettuale "Assetto delle aree verdi ed interventi previsti del Piano d'Area). Tali azioni di mitigazione/compensazione non sono mai state attuate e sono riproposte come mitigazione delle previsioni attuali.
- Gli interventi di ricostituzione della brughiera così come proposti e la documentazione presentata a sostegno della fattibilità degli stessi, sono discutibili e non offrono garanzie circa la loro riuscita. Si ribadisce che l'obiettivo della ricostituzione non deve essere solo quello di ripiantumare il brugo ma di ricostituire l'habitat della brughiera con l'assetto floristico, gli equilibri ecologici e le presenze faunistiche oggi presenti, e frutto di secoli, se non millenni, di interazioni fra processi naturali e attività antropiche tradizionali. Inoltre non si ritiene corretto l'approccio secondo il quale le superfici degli habitat rilevanti dal punto di vista naturalistico possano essere delocalizzati, come si può fare per alcune attività umane, a prescindere dalle condizioni storiche, pedologiche, geografiche. Anche le aree individuate per la ricostituzione presentano una serie di criticità che fanno sì che le stesse non si configurino come una reale compensazione dell'habitat sottratto, in particolare:
  - le aree individuate non sono tra loro contigue, ma tra loro separate anche da distanze significative;
  - l'area di ricostituzione individuata nel SIC Brughiera del Vigano richiederebbe la conversione di aree allo stato boschive che dovrebbero essere, a loro volta, compensate sia in termini di trasformazione del bosco sia in termini di perdita di habitat per specie faunistiche (molte anche di interesse conservazionistico) legate ad ambienti forestali;

- l'area di ricostituzione individuata all'interno del sedime aeroportuale sarebbe comunque separata rispetto agli ecosistemi naturali circostanti e inserita in un contesto antropizzato; difficilmente quindi potrebbe avere la valenza ecosistemica della brughiera attuale;
- Gli interventi per il ripristino e il potenziamento della funzionalità ecologica non si configurano né come ricostituzione di nuovi habitat a favore della rete ecologica né come interventi di deframmentazione o di risoluzione di criticità esistenti sulle connessioni ecologiche locali. Inoltre non compensano in nessun modo la perdita del corridoio ecologico di Tornavento (importante opera di deframmentazione richiesta dal Parco del Ticino come mitigazione per la realizzazione della SS 336 a servizio di Malpensa 2000).
- La previsione di ottenere la disponibilità delle aree oggetto degli interventi di mitigazione tramite accordi tra SEA e la Proprietà attraverso la mediazione dell'Ente Parco o attraverso l'individuazione di atti (che richiederebbero sempre il coinvolgimento dell'Ente Parco) che impongano al proprietario la messa a disposizione delle aree funzionali agli interventi di mitigazione, non solo non dà garanzie sull'effettiva messa a disposizione delle aree e quindi sulla realizzazione degli interventi, in più potrebbe portare a contenziosi molto gravi a carico della Pubblica Amministrazione.
- Gli interventi così come proposti non tengono nella dovuta considerazione il quadro faunistico attuale e la ricostituzione di habitat per la componente faunistica.

### 3.4

Per quanto riguarda lo **studio di incidenza**, lo stesso è stato impostato, rispetto a quanto già esaminato, secondo le indicazioni dalla guida metodologica *"Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC"* e analizza le incidenze su habitat e specie di interesse comunitario per ciascun sito Natura 2000 interferito. Nella relazione generale si dichiara altresì che *Da una parte il lavoro non era stato formalmente strutturato secondo i livelli previsti e dall'altra non era fornita un'analisi appropriata delle potenziali incidenze Sito per Sito. E più oltre:... E' evidente come non vi sia stato nello SIA un riscontro diretto tra gli habitat e le specie, né tanto meno siano state analizzate le reali azioni di progetto ovvero le possibili azioni volte alla mitigazione dell'effetto dichiarato*

In tal senso si riconosce che le procedure, le analisi previsionali e le proposte del SIA del 2009 non erano adeguate.

Rispetto al nuovo studio di incidenza si rilevano *in primis* alcune carenze nel quadro conoscitivo trattato:

- nella descrizione dei siti Natura 2000 (cap. 6.2) le informazioni su habitat e specie di interesse comunitario sono desunte dai Formulari standard dei suddetti Siti. Per quanto concerne i siti IT2010014 "Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate" e IT2010011 "Paludi di Arsago" lo studio non dà conto degli aggiornamenti in merito alla presenza di habitat e specie intervenuti con la predisposizione dei relativi Piani di Gestione né recepisce gli stessi, approvati con Delibera di Assemblea consortile del Parco del 16 marzo 2011;

- lo studio non tiene conto sin dalla fase di screening e soprattutto nella fase di valutazione appropriata (laddove si parla dell'espansione aeroportuale nella ex area militare) della proposta di Sito di Importanza Comunitaria/Zona di Protezione Speciale "Brughiere di Malpensa e di Lonate", presentata dal Parco del Ticino con nota del 25 ottobre 2011 prot. 2011/11726 MB/VP, presso Regione Lombardia, e per conoscenza al Ministero dell'Ambiente e all'Unione Europea. Si rimanda ai pareri precedenti circa le motivazioni della richiesta di istituzione di suddetto sito.

Nello studio di incidenza, fase di valutazione appropriata, non si condivide l'impostazione laddove l'unico criterio utilizzato per sentirsi autorizzati a considerare solo la ZPS IT2080301 'Boschi del Ticino' fra i siti Natura 2000 che potrebbero risentire dell'allargamento del sedime aeroportuale sia la vicinanza alle nuove opere. In realtà in tale analisi non si tiene conto dell'aspetto più rilevante: l'espansione dell'aeroporto comporta l'eliminazione di una rilevante superficie di habitat naturali e semi-naturali, di circa 400 ettari; habitat che contribuiscono a determinare una massa di elementi idonei a diverse specie che soffrono della frammentazione degli habitat. In altri termini, la sottrazione di 400 ettari comporta una riduzione della superficie dell'"isola" rappresentata dall'insieme dei boschi circostanti, oltre a determinare un aumento dell'isolamento. Una semplice applicazione dei concetti delle biogeografia insulare e dei principi di base della "conservation biology" non può che smentire l'affermazione contenuta della relazione.

A tal proposito, se si considera la tabella da pag. 39 a 41 della relazione generale, appare molto significativa l'affermazione relativa al tema "Sottrazione di Habitat Naturali fuori Sito": *"A pag 26 del Cap. 7, a proposito dell'Impatto potenziale, è riportato che "in considerazione del valore naturalistico delle aree a brughiera, qualsiasi opera infrastrutturale che interesserà tali aree porterà una perdita di biodiversità vegetale e di conseguenza un peggioramento della qualità floristico-vegetazionale nel contesto territoriale. Risulta pertanto ipotizzabile che il progetto determini un impatto significativo riguardante la sottrazione di habitat naturali e la perdita locale di specie vegetali e che tale impatto assuma una rilevanza per lo meno a scala regionale, a causa della ridotta presenza di tali ambienti."*

Tuttavia, lo SIA 2009 affermava *"Lo SIA ritiene non rilevante l'effetto su tutti i Siti considerati. Non tratta il rapporto opera - ambiente, ne' tanto meno individua interventi di mitigazione."* L'integrazione novembre 2012, ribadisce *"Conferma motivata della non rilevanza e esplicitazione puntuale del rapporto opera -ambiente con progetto degli interventi di mitigazione."*

Sembra quindi che su questo tema non ci sia stato alcun passo avanti, che continua a negare ogni rilevanza dell'impatto dell'opera. In questo modo sembra che ogni possibile discussione sia troncata di netto; a prescindere da qualsiasi valutazione oggettivo di tipo scientifico-naturalistico.

Nello studio di incidenza al paragrafo 7.1.1 della valutazione appropriata in cui viene trattato il tema centrale dell' "Espansione aeroportuale nella ex area militare", non si da inoltre conto della continuità/contiguità della ZPS IT2080301 con l'area di intervento, garantita dalla presenza di un'importante opera di deframmentazione e riconnessione ecologica nota come "corridoio ecologico di Tornavento", ponte verde che, attraverso

l'interramento della ex strada provinciale e della nuova SS 336, consente oggi di salvaguardare la permeabilità ecologica tra la valle fluviale e gli ambiti forestali dell'intorno di Malpensa, oltre a fungere da collegamento ciclo-pedonale per i fruitori dell'area (Via Gaggio). Tale opera fa parte delle strutture di deframmentazione richieste e ottenute a suo tempo dal Parco Ticino nell'ambito delle misure di mitigazione di Malpensa 2000. Lo studio sull'efficienza delle opere di deframmentazione, condotto dal Parco del Ticino nel 2006, aveva dimostrato l'efficacia almeno parziale di tali strutture (sovrappassi della SS 336), almeno per quanto riguarda la mesofauna terrestre.

Tale corridoio è riconosciuto anche dalla RER lombarda come varco da mantenere. Come già evidenziato nei precedenti pareri la realizzazione delle previsioni del Masterplan andrà a pregiudicare irrimediabilmente tale direttrice di connessione.

L'affermazione secondo cui *esiste una soluzione di continuità ecologico-vegetazionale, in quanto i margini di entrambe le infrastrutture viarie sono caratterizzati da formazioni arboree costituite da specie alloctone infestanti, estranee alle dinamiche vegetazionali proprie dell'area, tipiche di tali ambienti quali Robinia pseudoacacia e Ailanthus altissima* è francamente beffarda, anche perché l'interruzione della continuità è stata causata proprio dalle infrastrutture associate all'ampliamento dell'aeroporto.

Nel successivo paragrafo 7.1.2 la caratterizzazione faunistica si limita a citare fonti di *grey literature* e ad evidenziare la presenza nell'ex area militare delle seguenti specie di interesse comunitario: *Caprimulgus europaeus*, *Podarcis sicanus*, *Lanius collurio*, *Euplagia quadripunctaria*, *Coenonympha oedippus*. Visto il livello di approfondimento di questi ulteriori chiarimenti il **quadro faunistico risulta ancora estremamente carente**, basandosi su dati di letteratura e non su rilievi di campo, come già evidenziato al punto precedente. Le indagini, anche recenti, effettuate da ricercatori e professionisti incaricati dal Parco del Ticino nell'area di intervento e più in generale nell'area proposta a SIC/ZPS hanno messo in luce un quadro faunistico ben più ricco di quello delineato nello studio: si citano a titolo di esempio le oltre 50 specie di uccelli di interesse comunitario, di cui 8 nidificanti, che frequentano l'area.

Discutibili sono anche le valutazioni effettuate in merito agli effetti della sottrazione dell'habitat sulle specie di interesse comunitario, laddove si afferma:

*Al riguardo si evidenzia che per quanto riguarda le due specie degli uccelli, il succiacapre, Caprimulgus europaeus, e l'averla piccola, Lanius collurio, i dati di ampia presenza e distribuzione (il succiacapre in tutti e sette i siti Natura 2000 dell'area vasta e l'averla piccola in cinque dei sette siti dell'area vasta) supportati dalle condizioni ecologiche esistenti nei siti Natura 2000 (in primo luogo la diffusione di habitat idonei come gli ambienti aperti) consentono di affermare che l'intervento all'interno dell'area di espansione non avrà ripercussioni significative sulle popolazioni insediate nei siti Natura 2000 medesimi e, in particolare, nel sito Natura 2000 'Boschi del Ticino'.*

La sottrazione di una cospicua superficie di habitat idoneo non può non avere effetti sulla vitalità delle popolazioni delle specie indicate. Per quanto riguarda il Succiacapre, inoltre, si fa presente che l'area della quale si propone la trasformazione ospita la popolazione a maggior densità della Lombardia. Si riporta a proposito quanto già scritto nelle pagine precedenti. In realtà non si tiene conto dell'aspetto più rilevante: l'espansione dell'aeroporto comporta l'eliminazione di una rilevante superficie di habitat naturali e semi-naturali, di circa 400 ettari; habitat che contribuiscono a determinare una massa di

elementi idonei a diverse specie che soffrono della frammentazione degli habitat. In altri termini, la sottrazione di 400 ettari comporta una riduzione della superficie dell'"isola" rappresentata dall'insieme dei boschi circostanti, oltre a determinare un aumento dell'isolamento. Una semplice applicazione dei concetti delle biogeografia insulare e dei principi di base della "conservation biology" non può che smentire l'affermazione contenuta nella relazione: "*Per quanto riguarda i due lepidotteri l'Euplagia quadripunctaria (o Callymorpha quadripunctata) e la Coenonympha oedippus si può ritenere che in base alle loro caratteristiche ecologiche frequentino occasionalmente l'area di espansione, non trovando qui le condizioni relative all'habitat e alle risorse trofiche idonee e/o ottimali che viceversa si trovano al di fuori di questa area e all'interno del sito Natura 2000 'Boschi del Ticino'.*

Questa affermazione è completamente errata. La popolazione di *Coenonympha oedippus* è presente con continuità dal momento della sua prima scoperta, nel 2009, e si auto-mantiene grazie alla riproduzione in loco, accertata nel corso delle ricerche intraprese dal Parco del Ticino in collaborazione con ricercatori delle Università di Pavia e di Torino. L'habitat frequentato dalla cospicua popolazione di Malpensa è tutt'altro che marginale e rappresenta, in Italia, l'habitat caratteristico. Si può comprendere che gli estensori della relazione, in assenza di conoscenze dirette sull'autoecologia della specie, abbiano consultato manuali generali sulle farfalle europee, che indicano fra gli habitat, per gli stati della Mitteleuropa, le zone umide. Si invita a consultare il lavoro più completo e recente disponibile per la specie in Italia: Bonelli S, Canterino S, Balletto E. 2010. *Ecology of Coenonympha oedippus* (FABRICIUS, 1787) (Lepidoptera: Nymphalidae) in Italy. *Oedippus* 26: 25-30. ISSN: 1436-5804 (a stampa); ISSN: 1314-2682 (online).

*Coenonympha oedippus* è considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione ed inclusa nell'allegato II della Direttiva Habitat. La specie è stata trovata in riproduzione nel biotopo della brughiera per almeno quattro anni consecutivi, fra il 2009 e il 2012, come accertato da ricercatori italiani e da rilevatori dell'organizzazione internazionale Butterfly Conservation Europe. La popolazione di questa farfalla rappresenta un *unicum* a livello europeo. Si segnala infatti che la maggior parte delle popolazioni note in Europa dalla letteratura scientifica sono andate incontro ad estinzione locale. Le uniche due popolazioni vitali numerose che attualmente possiedono i requisiti di metapopolazione adatti ad evitare il cosiddetto "vortice dell'estinzione", determinato dall'interazione tra fattori demografici, genetici ed ambientali, sopravvivono nel lembo più importante delle baragge piemontesi (Riserva Naturale delle Baragge) e in quello più importante delle brughiere lombarde, rappresentato dalla Brughiera della Malpensa.

*A supportare tale considerazione assumono senz'altro particolare significato gli interventi di mitigazione previsti che oltre a dar conto degli effetti diretti sugli aspetti vegetazionali ed ecosistemici (cfr. Allegato 3) potranno significativamente contribuire a creare condizioni post operam idonee al mantenimento delle specie citate.*

*Si può affermare, pertanto, che gli interventi previsti nell'area di espansione non avranno ricadute significative sulle specie di interesse comunitario posti all'interno del sito Natura 2000 IT2080301 'Boschi del Ticino'.*

Riassumendo: con un ragionamento circolare si afferma che l'unico Sito Natura 2000 che potrebbe subire effetti negativi sarebbe IT2080301 "Boschi del Ticino". Ignorando in questo modo il conclamato danno ambientale nel SIC 'Brughiera del Dosso', dove esiste, come

più volte ribadito, una procedura di infrazione da parte dell'Unione Europea. In seguito, con ragionamenti capziosi e parziali si conclude che il Sito IT2080301 "Boschi del Ticino" non subirà effetti negativi. Al di là delle inesattezze tecniche, questa parte della relazione manca completamente di logica.

Degna di nota è la conclusione dello studio d'incidenza, riportata anche nella relazione generale alle pagine 63-65, con particolare riferimento alla Figura 7-15 – *Ripartizione dell'entità specifica dell'incidenza sito per sito per la dimensione funzionale*. Gli estensori dichiarano che nessuno dei 7 siti Natura 2000 avrà effetti d'incidenza negativi. Invece, cinque di essi avranno effetti d'incidenza positivi. Quindi, si potrebbe affermare che in 5 casi su 7 l'allargamento dell'aeroporto sortirà effetti positivi ma in nessun caso negativo. Evidentemente tale affermazione non trova, per le motivazioni di cui sopra, alcun tipo di condivisione.

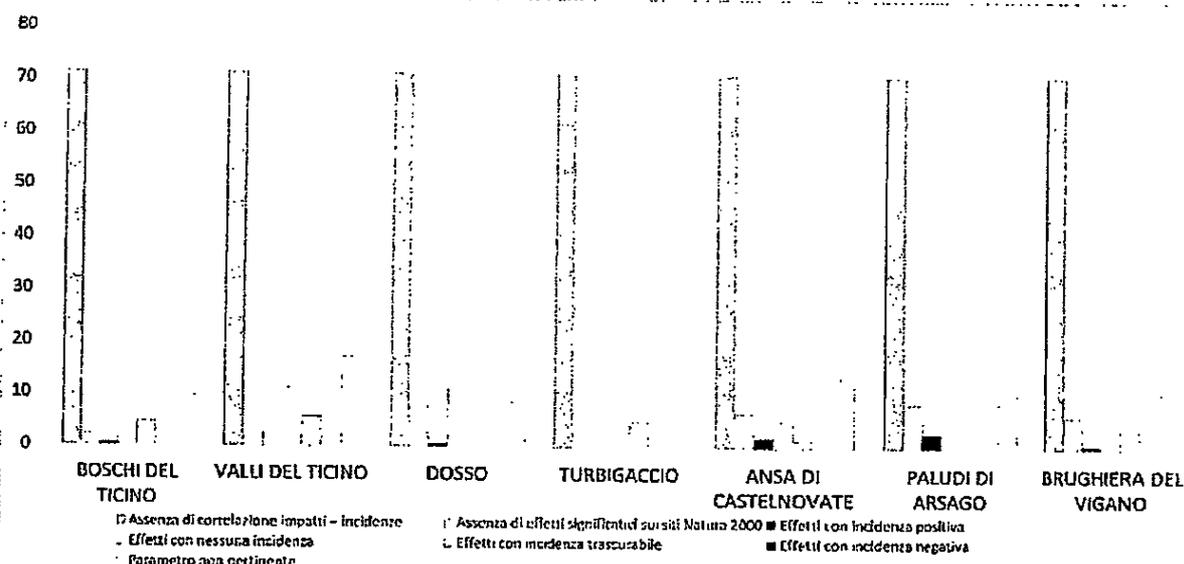


Figura 7-15 – Ripartizione dell'entità specifica dell'incidenza sito per sito per la dimensione funzionale

In conclusione, non si concorda con le conclusioni dello studio di incidenza e si ritiene che le opere in previsione abbiano, al contrario, un'incidenza negativa su habitat e specie di interesse comunitario e sugli elementi ecosistemici appartenenti alla rete ecologica locale, e indirettamente funzionali al mantenimento dell'integrità dei siti Natura 2000 di competenza di questo Ente.

Inoltre si ribadisce, in sintesi, quanto già sopra esposto:

- lo studio di incidenza non tiene conto della formale proposta di istituzione del SIC/ZPS "Brughiera di Malpensa e di Lonate", presentata dal Parco del Ticino con nota del 25 ottobre 2011 prot. 2011/11726 MB/VP, presso Regione Lombardia, e per conoscenza al Ministero dell'Ambiente e all'Unione Europea;
- lo studio non tiene conto neppure della procedura di infrazione avviata dall'Unione Europea contro Regione Lombardia (ex caso EU Pilot n. 1509/10/ENVI) in merito allo stato di degrado delle formazioni forestali nel SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso", sito posto a Nord-Ovest dell'Aeroporto di Malpensa.
- non si condivide l'impostazione dello studio di incidenza laddove si considera la vicinanza alle nuove opere come unico criterio per valutare gli effetti sui siti Natura

2000. In tale analisi non si tiene conto dell'aspetto più rilevante, ossia la sottrazione di una rilevante superficie di habitat naturali e semi-naturali, di circa 400 ettari; habitat che contribuiscono a determinare una massa di elementi idonei a diverse specie che soffrono della frammentazione degli habitat.

- Il quadro faunistico alla base delle valutazioni effettuate è estremamente carente ed impreciso, peraltro non supportato da indagini di campo. Molte informazioni sullo stato di presenza delle specie faunistiche considerate (tra l'altro alcuni taxa non sono assolutamente trattati e anche per quelli considerati, in particolare uccelli, sono valutate solo un numero molto limitato di specie rispetto alle effettive presenze) sono inesatte e, conseguentemente, anche le conclusioni a cui lo studio arriva.
- Discutibili sono anche le valutazioni effettuate in merito agli effetti della sottrazione dell'habitat sulle specie di interesse comunitario.
- Lo studio non considera in maniera adeguata il reale stato delle connessioni ecologiche tra i siti Natura 2000 e l'area di intervento (negando l'esistenza del corridoio ecologico di Tornavento) e quindi arriva a conclusioni inesatte, sottostimando l'incidenza sulla rete ecologica locale;
- Lo studio richiama come funzionali alle specie di interesse comunitario gli interventi di mitigazione presentati in allegato 3 per la componente vegetazionale ed ecosistemica. Richiamando il punto precedente 3.3 laddove si valutano come inadeguate tali opere, ne consegue che le stesse non possano essere presentate neppure come interventi a favore delle specie di interesse comunitario.

### 3.5

Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, alla luce dei "chiarimenti" trasmessi, si ripropongono le osservazioni già contenute nei precedenti pareri del Parco del Ticino, in quanto non sono state apportate integrazioni/modifiche atte a superare le osservazioni già presentate.

#### I componenti del Comitato Tecnico Scientifico

Il Direttore  
Claudio Reja

Il Responsabile Settore Vegetazione e Boschi  
Valentina Parco

Il Responsabile Settore  
Urbanistica e Tutela del Paesaggio  
Isabella Dall'Orto

Ufficio Gestione Siti Natura 2000  
Francesca Trotti

Prof Giuseppe Bogliani

Ing. Andrea De Bernardi





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

Proposta Consiglio di Gestione N.58 del 28/01/2013

Deliberazione C.D.G N° 17 del 30/01/2013

**Oggetto:**  
OSSERVAZIONI IN MERITO AI "CHIARIMENTI" RELATIVI ALLA VALUTAZIONE DI  
IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTER PLAN MALPENSA.

Sulla proposta di deliberazione i sottoscritti esprimono ai sensi dell'art.49, 1° comma del  
D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, i pareri di cui al seguente prospetto:

Visto del responsabile del procedimento Isabella Dei' JA

Parere	Testo	Esito	Data	Responsabile	Firma
TECNICO	PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA	Favorevole	29/01/2013	CLAUDIO PEJA	
CONTABILE	PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE	Favorevole	29/01/2013	TIZIANA VECCHIO	

Note: Non comprese impreviste spese

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

IL PRESIDENTE  
F.to Gian Pietro Beltrami

IL DIRETTORE-SEGRETARIO  
F.to: Claudio Peja

Copia conforme all'originale, per uso amministrativo.

Magenta, li \_\_\_\_\_



IL RESPONSABILE DELL'AREA  
AMMINISTRATIVA, FINANZIARIA E  
LEGALE

\_\_\_\_\_

### RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che il presente atto è stato pubblicato all'Albo Pretorio online dell' Ente, ai sensi dell'art. 32 della legge 29/2009.

dal \_\_\_\_\_ al \_\_\_\_\_

Magenta, \_\_\_\_\_

IL DIRETTORE-SEGRETARIO  
\_\_\_\_\_

### ATTESTAZIONE DI ESECUTIVITA'

Si attesta che il presente atto è stato pubblicato all'Albo Pretorio online dell' Ente, ai sensi dell'art. 32 della legge 29/2009.

Magenta, \_\_\_\_\_

IL DIRETTORE-SEGRETARIO  
\_\_\_\_\_

Al. B).

**raccomandata a.r.**  
anticipata via pec

Spettabile  
Ministero dell'Ambiente e  
della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni  
Ambientali  
via Cristoforo Colombo n.44

00147 ROMA

Allegato alla delibera Ge  
n. 23 del 8.2.2013  
IL SINDACO IL SEGRETARIO  
F. MONTAGNOLI F. TOTTORI

**Oggetto: Piano di Sviluppo Aeroportuale (o *Master Plan*) di Malpensa -  
Studio di Impatto Ambientale.**  
**Nuova documentazione in data 11.12.2012 "Chiarimenti" -  
Esame e ulteriori considerazioni.**

I sottoscritti Sindaci dei **Comuni di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate e Vizzola Ticino** hanno ricevuto in data 11.12.2012 la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del "nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale" dell'Aeroporto di Malpensa (o *Master Plan*) avviata il 20.5.2011 e successivamente integrata nel luglio 2012.

In occasione delle integrazioni del luglio 2012 abbiamo già osservato come la procedura adottata da SEA, con aggiunte documentali che seguono le puntuali e documentate osservazioni di Comuni e altri soggetti pubblici e privati, sia sintomatica di una grave insufficienza di impostazione del progetto.

In quell'occasione le *integrazioni volontarie* prodotte da SEA "al fine di meglio chiarire i contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale e del relativo

*progetto*” hanno indotto i soggetti interessati a formulare, a loro volta, osservazioni aggiuntive e la Commissione Tecnica VIA/VAS a convocare un contraddittorio ai sensi dell’art. 24, comma 8 del D.Lgs. 152/2006 per il giorno 18.9.2012.

L’incontro del 18.9.2012, oltre a non fugare le incongruenze e le omissioni del progetto esaminato, ha evidenziato ancor più le debolezze dell’impianto conoscitivo su cui si fonda la VIA e la parzialità e scarsa attinenza dei dati presentati con la realtà territoriale che deve essere rappresentata.

Di fronte ai puntuali rilievi critici esposti dai soggetti presenti al contraddittorio del 18.9.2012 la Società proponente SEA ha ritenuto di presentare una nuova aggiunta documentale denominata “Chiarimenti” rafforzando in tal modo la convinzione di trovarsi di fronte ad una procedura anomala che tenta di reggere un progetto di per sé insostenibile.

E’ evidente che la proposta del nuovo Piano di Sviluppo dell’Aeroporto di Malpensa è viziata fin dall’origine da superficialità e omissioni nella raccolta e organizzazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare compiutamente ed in modo convincente la realtà territoriale interessata e le retroazioni che il progetto indurrebbe su di essa.

Dall’esame della nuova documentazione aggiunta non si rilevano elementi apprezzabili che modifichino le incongruenze del progetto e con il presente documento, noi sindaci riproponiamo integralmente le osservazioni che abbiamo espresso nelle argomentazioni contenute nelle osservazioni del luglio 2011, dell’agosto 2012, in altri atti ad esse connesse nonché nell’incontro del 18.9.2012.

La reiterazione di aggiunte documentali, tuttavia, mette in evidenza qualcosa di più di semplici carenze del progetto. Appare del tutto chiaro che la necessità di ricomporre “a rate” un quadro credibile della situazione

territoriale non sia frutto di incapacità tecnico-professionale e nemmeno di insipienza o incertezze di conduzione manageriale dell'operatore. Questa spiegazione semplificata non coglie il vero significato della strategia messa in atto adottando un percorso così tortuoso e defaticante.

Come sempre vi è un nesso stretto tra garanzie e limpidezza del processo di verifica-controllo e concretezza dei problemi da affrontare o da dissimulare.

Nel nostro caso è evidente che la scelta della proponente SEA si possa così riassumere:

1. fissare in via preliminare gli obiettivi aziendali indipendentemente da valutazioni di altro genere (ad esempio del contesto in cui si calano);
2. costruire su di essi un progetto territoriale in grado di massimizzare i risultati economici-gestionali desiderati e attesi dagli azionisti;
3. inseguire successivamente un equilibrio con le diverse componenti ambientali e socio-economiche coinvolte aggiustando "in corso d'opera" i diversi aspetti progettuali dapprima malamente piegati alle esigenze di sviluppo rispondendo alle reazioni critiche dei portatori di interessi pubblici e privati su cui ricadono le conseguenze del progetto.

Si tratta di un modo di affrontare un piano strategico di rilevante importanza come quello dell'aeroporto di Malpensa del tutto inadeguato e lesivo della natura stessa del procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale stabilita dalle direttive comunitarie e dalla legislazione nazionale che ne definisce i contenuti.

Il limite evidente della prassi adottata è che si propone un programma di interventi infrastrutturali sostanzialmente "autoreferenziale" ritagliato su obiettivi di corto respiro per quanto riguarda il raggiungimento di un equilibrato assetto territoriale.

Sembra paradossale sostenere l'accusa di corto respiro rivolta ad un progetto che guarda ad un raddoppio delle capacità operative dello scalo in un arco di tempo ventennale.

La proiezione operativa dell'Aeroporto è, invece, di corto respiro perché fondata su parametri di sviluppo aziendale (auspicato più che dimostrato) senza essere minimamente sostenuta da dati che avvalorino la compatibilità eziologica delle attività indotte e l'integrità degli equilibri ecologici ed ambientali: che poi sono la sostanza stessa della procedura di VIA.

La qualità ed efficacia dell'organizzazione imprenditoriale prefigurata la giudicheranno i "mercati" ma le ricadute sull'ambiente sono l'essenza stessa del processo valutativo in corso e che, in questo ambito, devono essere verificate e giudicate.

In questo contesto procedurale il mancato coinvolgimento preventivo delle Autorità amministrative del territorio e, tantomeno, dei rappresentanti degli interessi diffusi, denota una assenza non certo di pura cortesia istituzionale bensì di un irrinunciabile presupposto per dar vita ad un progetto di sviluppo credibile.

Quella che abbiamo chiamato "autoreferenzialità" si rivela sempre più un limite per il raggiungimento dei risultati attesi dalla medesima società proponente che si vede costretta, infine, a continui interventi correttivi sempre meno utili a definire un quadro chiaro e coerente del complesso rapporto tra la struttura aeroportuale e il territorio che la ospita e sempre più giustificativi "a posteriori" di un progetto sbagliato.

Le ennesime integrazioni (ora Chiarimenti) non aggiungono, in realtà, nulla di nuovo agli elementi conoscitivi e valutativi già presenti nelle edizioni precedenti della documentazione proposta.

Rimangono intatte e, anzi, escono rafforzate le osservazioni espresse da noi sindaci negli atti citati e già inviati agli organi competenti per la Valutazione d'Impatto Ambientale.

Ribadiamo che l'approssimazione e le numerose gravi carenze del progetto, che qui si intendono integralmente richiamate, oltre all'assenza di un "minimum" di confronto con gli attori locali non può che condurre ad un programma di sviluppo del tutto inattendibile e dannoso.

Ed è proprio questa anomalia procedurale che attesta l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni di comuni e cittadini. Si tratta di una procedura che dovrebbe essere censurata in quanto opera una inversione logica presentando una documentazione che dovrebbe verificare la coerenza tra progetto e valori ambientali coinvolti, sostituita da dichiarazioni elusive che rinviano ad atti aggiuntivi ai quali si affida una sorta di potere intrinseco di comporre e risolvere ogni contrasto.

Come se la sottrazione di ingenti risorse naturali di primaria importanza dei luoghi non comportasse un uguale e contrario depauperamento dell'ecosistema di riferimento, posto che l'eco-sistema, nel caso specifico quello del Parco del Ticino, è costituito da una fitta rete di relazioni che devono essere indagate approfonditamente in stretto rapporto con chi sul territorio vive, lavora a partire dai rappresentanti delle istituzioni locali.

La vicenda del piano di sviluppo aeroportuale di Malpensa rende palese un comportamento della proponente SEA che dimostra una visione opportunistica che antepone la parzialità di un piano aziendale alla corretta gestione degli interessi generali sfidando anche la corretta applicazione delle garanzie del procedimento valutativo.

In conclusione i sottoscritti Sindaci dei Comuni di **Comuni di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate e Vizzola Ticino** riconfermano le considerazioni critiche

**espresse sulla Valutazione di Impatto Ambientale del “nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale” dell’Aeroporto di Malpensa (o *Master Plan*) nelle osservazioni del luglio 2011, dell’agosto 2012, nel corso del contraddittorio ai sensi dell’art. 24, comma 8 del D.Lgs. 152/2006 del 18.9.2012 e negli ulteriori atti ad esse connessi.**

**Propongono l’espressione di parere negativo sulla Valutazione di Impatto Ambientale come premessa del ritiro in toto degli atti del Piano di Sviluppo Aeroportuale e l’avvio di un confronto di merito sulle condizioni per la convivenza tra struttura aeroportuale e territorio.**

Casorate Sempione, 8 febbraio 2013

I Sindaci firmatari

Comune di Arsago Seprio

Il Sindaco Claudio Montagnoli

Comune di Cardano al Campo

Il Sindaco Laura Prati

Comune di Casorate Sempione

Il Sindaco Giuseppina Quadrio

Comune di Ferno

Il Sindaco Mauro Cerutti

Comune di Golasecca

Il Sindaco Maria Maddalena Reggio

Comune di Samarate

Il Sindaco Leonardo Tarantino

Comune di Vizzola Ticino

Il Sindaco Romano Miotti

Au.C)

# COMUNE DI ARSAGO SEPRIO

Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del Master Plan  
di Malpensa

## Osservazioni ai Chiarimenti

Allegato alla delibera 4e	
n. 93	del 8-2-2013
IL SINDACO	IL SEGRETARIO
Fro Montaquole	Fro nonis

Considerato che in data 18 dicembre 2012 è stato pubblicato l'Avviso al Pubblico relativo alla pubblicazione di *CHIARIMENTI*, i quali fanno seguito allo Studio di Impatto Ambientale del Master Plan e alle successive Integrazioni Volontarie, il Comune di Arsago Seprio presenta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le seguenti Osservazioni.

### **1. Mancanza di approfondimenti sul tema "SALUTE"**

Si rimane perplessi del fatto che i Chiarimenti, come del resto il SIA e le Integrazioni Volontarie dedicano quasi cinquecento pagine agli aspetti naturalistici (senza tuttavia mettere a fuoco le criticità che Master Plan costituisce per tali aspetti), mentre al tema della salute umana viene complessivamente dedicata scarsissima attenzione.

Nei Chiarimenti sono presenti solo due pagine riferite all'aspetto Vibrazioni, esclusivamente per ricadute sulla salute dei lavoratori aeroportuali.

Manca ogni considerazione del rischio sanitario subito dalla popolazione attorno all'aeroporto, nonostante i monitoraggi dell'ASL abbiano evidenziato, nei comuni del CUV, un elevato tasso di crescita delle malattie respiratorie ed una maggiore richiesta di ospedalizzazione per tutti i generi di malattia.

L'ASL stessa, nel proprio documento del 30 settembre 2011, ad oggetto "*Studio di impatto ambientale del nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa - osservazioni*" inviato alla Regione Lombardia, segnalava l'importanza di studiare le criticità epidemiologiche con studi puntuali a carattere scientifico prima dell'approvazione del Master Plan. Questa importante osservazione, probabilmente rielaborata dagli uffici regionali, è stata comunque trasmessa al Ministero dell'Ambiente da parte del Presidente pro tempore del CUV, il Sindaco di Cardano al Campo Laura Prati, nel mese di ottobre 2010, con la comunicazione ad oggetto "*Procedura di VIA... Note aggiuntive sul contraddittorio del 18.09.2012 in tema di salute pubblica*". Richiamiamo alla vostra attenzione tale documento.

## **2. Inquinamento atmosferico a Malpensa oggi e domani...**

Al capitolo dell'aria, la descrizione dell'impatto ambientale non fornisce approfondimenti e risposte alle osservazioni presentate. Nuovamente constatiamo che i Chiarimenti si mantengono ad una verifica positiva, secondo una modellistica che non tiene conto del progressivo peggioramento delle condizioni climatiche generali.

L'aeroporto di Malpensa è inglobato in una delle aree più densamente abitate e industrializzate d'Europa e inevitabilmente sommergerà il proprio contributo di immissioni inquinanti a quelle preesistenti, purtroppo già oltre i limiti di sopportazione ambientale. Numerosissimi sono i rapporti [1],[2] che attestano come la pianura padana sia una delle regioni europee più inquinate da ossidi di azoto, polveri sottili e ozono con persistente superamento dei limiti di legge.

La pianura padana è infatti una conca racchiusa tra le Alpi e gli Appennini e il ricambio atmosferico è spesso molto limitato. E' pertanto evidente che esistono dei limiti alle immissioni inquinanti che possono essere sopportate dal nostro territorio.

Il ristagno delle sostanze inquinanti nei bassi strati è favorito dalle situazioni meteorologiche di alta pressione sull'area padano-alpina con scarsità di vento e stratificazione atmosferica molto stabile. Tali situazioni si presentano in periodi prolungati durante tutto l'arco dell'anno, sia in inverno che in estate.

Le serie climatiche dell'area alpina mostrano che la persistenza delle alte pressioni è un fenomeno oltretutto in aumento, con conseguente diminuzione dei giorni di pioggia (fino al 15-20% in inverno rispetto agli anni '60). La serie climatologica di Milano-Brera, rappresentativa anche del territorio di Malpensa, mostra una diminuzione media dei giorni piovosi annuali da 92 nel 1900 fino a 77 nel 2005. Il trend è destinato a proseguire a causa degli effetti del riscaldamento globale.

### **Alte pressioni estive e invernali accentuano le concentrazioni di inquinanti differenti.**

Durante il periodo invernale l'alta pressione favorisce la formazione di inversioni termiche al di sopra di un sottile strato di aria fredda che ristagna al suolo dello spessore di poche decine di metri ove si concentrano tutti gli inquinanti e in particolare PM10 e PM2,5 e ossidi di Azoto. A causa della depressione della valle del Ticino, la regione di Malpensa è sfavorita dalla formazione di sacche di aria molto fredda ed è noto che abbia temperature minime tra le più basse del varesotto.

Durante il periodo estivo, l'insolazione unitamente alla stagnazione atmosferica anticiclonica e alla elevata concentrazione di NOx porta ad elevatissime concentrazioni di Ozono in pianura padana, portandola di gran lunga al primo posto tra le regioni più inquinate d'Europa [2].

Le precedenti osservazioni mettono in evidenza una situazione di inquinamento già molto critica nell'area del sedime aeroportuale per la ridotta possibilità di ricambio atmosferico. E' evidente che l'ampliamento dell'aeroporto porterà un notevole incremento dell'inquinamento prodotto dal traffico su gomma nell'area circostante (quantomeno Varesotto, Milanese, Comasco) a cui dovrà sommarsi quello degli aerei. Le conseguenze per la salute della popolazione potrebbero essere pesanti, come ampiamente descritto e documentato da fonti numerose e autorevoli [3].

[1] **European Environment Agency** *Air pollution by ozone across Europe (2011)*

[2] **European Environment Agency** *Air quality in Europe 2012 (2012)*

[3] **Air quality guidelines for Europe ; second edition. World Health Organization (2000)**

### **3. Incremento dei sorvoli sull'abitato di Arsago Seprio**

L'incremento dei sorvoli su Arsago era stato ben dimostrato nelle Integrazioni Volontarie. Nei Chiarimenti non viene fornita una migliore visuale su quanto accadrà nel nostro comune.

A pag 129 dell'Allegato 4 viene fornito un dato assai significativo. Nella presentazione dell'incremento dei sorvoli sull'area naturale, la quale si trova a nord dell'abitato, nella stessa traiettoria di rotta, viene indicata la cifra dei futuri sorvoli. Alla luce di tale forte incremento, sull'area naturale ma quindi anche sull'abitato di Arsago, è da ritenersi del tutto infondata l'ipotesi, sostenuta in alcune parti dei documenti SEA, che l'inquinamento acustico ed atmosferico saranno in futuro meno pesanti.

### **4. Scarsa attendibilità della modellistica**

Le figure contenute nel *DOCUMENTO Allegato 1 CHIARIMENTI RELATIVI ALL'INQUINAMENTO ACUSTICO* ad illustrazione degli scenari intermedi e futuri sono illeggibili, non comprensibili e certamente irrealistiche.

A nostro parere viene presentata una modellistica poco realistica, favorevole alla dimostrazione che l'impatto acustico generato dagli aerei in fase di decollo è inferiore rispetto a quanto si verifica nella realtà. Infatti, in tali figure, le isofone relative agli atterraggi si estendono a sud fino a coprire la provincia di Pavia, mentre a nord le isofone

relative ai decolli (i quali come è noto sono ben più rumorosi degli atterraggi) vengono contenute in un raggio di circa venti di chilometri.

Sconcertante è l'Allegato Modellistico 1 "Dati di Operatività Aeroportuale per Scenario Intermedio e Scenario Futuro mediato sulle tre settimane di maggior traffico e sul giorno di picco", dai contenuti assolutamente non comprensibili e non spiegabili alla popolazione. Si deve dedurre che la rappresentazione degli impatti è volutamente non chiara per mantenere "elastici" gli indici della sostenibilità.

#### **5. Errata valutazione delle criticità costituite dall'inquinamento acustico notturno**

L'attività notturna, secondo quanto stabilito dal Decreto D'Alema, avrebbe dovuto essere sospesa. La prescrizione "*eliminazione dei voli dalle h.23 alle h.6*" è riportata a pag. 6 della Relazione Generale, 2.1, f. Purtroppo così non è stato, dimostrando una volta di più che l'aeroporto di Malpensa opera con modalità del tutto al di fuori delle disposizioni legislative, anche quando dedicate ad esso in via esclusiva.

Inoltre a pag 6, punto f, chiarimento fornito da SEA, risulta infondata la disposizione riportata, in quanto è stato ampiamente dimostrato che il comune di Arsago con i suoi 4850 abitanti non può reggere l'impatto acustico notturno, il quale supera spesso, nel cuore della notte, i cento decibel. Ciò ha condotto ENAC alla decisione di adottare un notam diverso da quello riportato nei Chiarimenti.

#### **6. Mancata valutazione dei danni prevedibili al SIC "Paludi di Arsago"**

La frase riportata all'ALLEGATO 4 STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE, 7.2.2 "Conclusioni", pag. 130 "*... considerato che, sempre per effetto della nuova pista, le percentuali di traffico saranno ridistribuite su diverse rotte, è possibile affermare che le attuali rotte di volo, contraddistinte da una maggiore vicinanza ai siti Natura sorvolati, saranno interessate da un minore volume di traffico. Per contro, il volume di traffico aeromobili derivante dall' "alleggerimento" delle attuali rotte e dell'incremento capacitivo conseguente alla nuova pista, saranno istradati su rotte connotate da una maggiore elevazione rispetto ai siti Natura interessati*" è di difficile interpretazione. Se la poniamo in relazione con la Tabella 7 - 2, alla pagina precedente, la quale prevede sul SIC Paludi di Arsago un incremento dei volumi di traffico per la quota 2000-3000 + 37 e per la quota 1000-2000 + 152, dobbiamo concludere che il Sito Natura di Arsago viene considerato tra quelli da "appesantire".

Inoltre il fatto che venga dedicata attenzione solo agli NOx, trascurando l'analisi degli altri inquinanti gassosi, è di per sé un segnale di grave superficialità. E' noto che le ricadute al suolo degli IPA costituiscono l'elemento di più forte criticità a danno dell'ecosistema nelle

zone umide. Ricordiamo che una delle stazioni allestite dall'Università Cattolica di Brescia per monitorare l'inquinamento atmosferico nei siti naturali durante l'anno 2011 era collocata in località Centenate, nel comune di Besnate, al confine con Arsago e più precisamente in area SIC. Lo studio "VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DEL PARCO TICINO", già richiamato nelle nostre precedenti osservazioni, ha dimostrato la criticità della situazione ambientale in area.

Anche altre analisi effettuate nei Comuni di Casorate Sempione e Somma Lombardo, loc. Maddalena, hanno dimostrato la presenza al suolo di idrocarburi rilasciati dagli aeromobili in fase di decollo. Il silenzio dei Chiarimenti su questo particolare aspetto della questione "qualità dell'aria", già ampiamente espresso nelle osservazioni inviate al Ministero e quindi ben note al proponente, dimostra la mancanza di volontà di SEA di ammettere il grado di inquinamento reale, il quale risulta essere assai diverso da quello ipotizzato dai calcoli modellistici utilizzati da SEA.

Il frequente sorvolo degli aeromobili sulla palude e sul reticolo idraulico minore hanno indotto il Parco Ticino ad adottare nel Piano di Gestione del SIC "la scheda d'azione MR7-X "Attività di Monitoraggio degli effetti del traffico aereo". Essendo la palude sorvolata dai decolli della rotta 358, è evidente che il considerevole aumento dei sorvoli aggraverà la situazione al suolo e sulle acque. Riveste particolare gravità il rischio che, per eventi di emergenza, il pilota debba effettuare il rilascio del carburante, il quale riversato sull'area del SIC certamente costituisce un danno molto pesante. Rammentiamo che la palude è un corpo idraulico particolarmente delicato, dove i tempi di ricambio biologico sono molto lenti per la presenza, a pochi metri di profondità, di uno zoccolo morenico che rende difficile la funzione di assorbimento e di filtro depurativo. Fatti già documentati segnalano lo stato di rischio del corpo idrico della Palude.

Una delle motivazioni principali che ha portato all'istituzione del Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT2010011, denominato "Paludi di Arsago" è la conservazione dei laghi eutrofici naturali individuati a partire dal Formulario Standard ufficiale delle tipologie di habitat previsto in Direttiva 92/43/CEE (c.d. Direttiva Habitat). Si tratta di stagni e paludi di grande pregio naturalistico, habitat fondamentale in momenti chiave dell'etologia di diverse specie, come avviene ad esempio per la fase riproduttiva del *pelobate foscus insubricus*, specie con stato di conservazione "Non favorevole (rosso) - U2". Proprio per la natura stagnante di questi corpi idrici il tempo di rinnovo, necessario per il ricambio completo dell'acqua del bacino, è notoriamente molto lungo. Ne deriva che l'esposizione continua a fattori inquinanti causati dal sorvolo di aeromobili possa velocemente comprometterne le funzionalità ecologiche (situazione di bassa resilienza) con grave danno a tutte le specie legate a questo habitat.

Inoltre si rimane perplessi che, nei Chiarimenti, la previsione degli NOx sia ipotizzata in diminuzione, pur con un aumento considerevole di voli in area, come riportato a pag 129 dello Studio di Incidenza.

Infine si fa presente che la necessità di opportune verifiche nelle aree protette è stata evidenziata lo scorso mese di novembre anche dalla Direzione Ministeriale "Protezione della Natura" a firma del direttore Renato Grimaldi, il quale scrive "**Particolare importanza**

*assumono le opportune verifiche delle interferenze su area vasta, sia dirette che indirette, nonché gli indispensabili accertamenti sul cumulo degli impatti derivanti dalla attuale situazione e dalle previsioni pianificatorie, con particolare riguardo alle conseguenze della attività aeroportuale nei confronti dell'ecosistema": è quanto si rende necessario anche per il SIC "Paludi di Arsago".*

## **7. Perdita delle funzioni di corridoio ecologico del torrente Strona nei boschi di Arsago**

Il torrente Strona, affluente del Ticino, e le aree naturali presenti attorno al suo corso sono un importante corridoio ecosistemico che collega la Valle del Ticino con il parco Campo dei Fiori. I boschi di Arsago costituiscono una parte importante di questo corridoio.

Vi informiamo che la Provincia di Varese in collaborazione con la Regione Lombardia, la LIPU e con finanziamenti della Commissione Europea, oltre che di fondazione Cariplo, sta attuando un progetto chiamato **Natura2000Va**, con due denominazioni Corridoio Ovest e Corridoio Est, di cui fa parte Arsago, localizzati nel settore centrale della provincia, in corrispondenza della fascia delle colline moreniche. Le finalità del progetto consistono nel contrastare la perdita di biodiversità causata dalla frammentazione del territorio, dal degrado e dalla distruzione degli habitat e nel ripristinare la connettività tra la bioregione continentale e la bioregione alpina.

E' chiaro che un'interruzione anche piccola del corridoio ecologico del Ticino nel comune di Lonate compromette la funzionalità del corridoio dell'affluente Strona, a maggior ragione una grande interruzione come quella prevista dal Master Plan. Purtroppo basta che un singolo anello della catena sia spezzato per vanificare l'intero corridoio e compromettere gli obiettivi del progetto LIFE in corso.

Il Comune di Arsago, con altri 37 Comuni della provincia di Varese, ha accettato molto favorevolmente di aderire al progetto proposto dalla Provincia essendo confermata, anche dai recenti studi Life, la presenza di una ricca biodiversità e quindi l'elevata funzionalità della nostra area naturale come corridoio biologico.

Infine va considerato che a causa dell'incremento dell'attività aeroportuale, i danni provocati dalla frammentazione saranno aggravati da una maggiore percorrenza di automezzi sulle strade di accesso a Malpensa, prima fra tutte il Sempione, l'unica via d'accesso da nord - nord-ovest all'aeroporto.

## **8. Non vi è selezione degli aeromobili in arrivo a Malpensa**

In più punti dei documenti SEA viene sostenuto che gli impatti ambientali saranno migliorati grazie alle novità strutturali degli aerei di nuova produzione. Il miglioramento

delle flotte aeree è da noi fortemente auspicato, tuttavia si riscontra che a Malpensa sono accettati aerei di qualsiasi tipo, anche vecchi e molto inquinanti, purché soddisfacenti i requisiti minimi di legge. L'urgenza di controlli restrittivi in tal senso non viene menzionata nei Chiarimenti.

Purtroppo la scarsa appetibilità dell'aeroporto, dimostrata nei fatti dagli abbandoni di importanti compagnie aeree, costringe SEA letteralmente a non sentire la puzza sotto il naso e quindi a non operare scelte tra le diverse tipologie di aeromobili.

**9. Si ribadiscono le osservazioni già presentate nel corso delle precedenti sessioni e contenute nei seguenti documenti:**

A. **Piano di Sviluppo Aeroportuale (o *Master Plan*) di Malpensa - Studio di Impatto Ambientale – Osservazione presentata a luglio 2011 e ripresentata successivamente con i dovuti approfondimenti, in collaborazione con i comuni di Comuni di Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate e Vizzola Ticino, il cui sommario viene di seguito riportato.**

1.- La tipologia di procedura di valutazione ambientale del piano di sviluppo aeroportuale (*Master Plan*) e degli insediamenti nello stesso previsti.-

1.1.- *La necessità della valutazione ambientale strategica (VAS) e l'inadeguatezza, per l'analisi degli effetti del Master Plan sulla "vasta area", della sola valutazione di impatto ambientale (VIA).-*

1.1.1.- *L'interesse sostanziale dei Comuni alla valutazione ambientale strategica (VAS).-*

1.1.2.- *Le considerazioni del Tavolo Tecnico presso il Ministero per escludere la VAS: loro illogicità ed infondatezza.-*

1.1.3.- *Il significativo esempio dei Piani Regolatori Portuali.-*

1.1.4.- *La necessità della VAS secondo l'ordinamento vigente.-*

1.2.- *Comunque, inadeguatezza del Master Plan anche ai fini della valutazione di impatto ambientale.-*

2.- I contenuti del Master Plan aeroportuale e del SIA.-

2.1.- *Inadeguata valutazione delle vicende pregresse.-*

*2.2.- Insufficiente ed erronea valutazione della situazione attuale.-*

*2.3.- L'alternativa zero.-*

*2.4.- La salute dei cittadini.-*

*2.5.- Le ricadute sull'ambiente naturale e sugli habitat.-*

*2.6.- I siti di Natura 2000 (SIC e ZPS) ed il relativo Studio di Incidenza. Le dimenticate "Paludi di Arsago"-*  
Relativamente a tale tema, ulteriormente ma parzialmente indagato, si rinvia a quanto esposto al precedente punto 5 delle Osservazioni ai Chiarimenti

*2.7.- Altri effetti sul territorio.-*

*2.8.- Difetto assoluto di indicazione e di valutazione degli effetti del "parco logistico" ed uso sviato del Master Plan in funzione di una consistente operazione immobiliare.-*

3.- Conclusioni.-

**B. OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTER PLAN DI MALPENSA PUBBLICATO IL 20.05. 2011 E ALLE SUCCESSIVE INTEGRAZIONI VOLONTARIE PUBBLICATE IL 6.6.2012 presentate per la particolare situazione di Arsago, approvate con Delibera di C.C. del 14 luglio 2011 e successivamente integrate il 31 luglio 2012.**

Le osservazioni sono così articolate:

1. NEL SIA GLI IMPATTI NON SONO CONSIDERATI NEL LORO CUMULO
2. ASSENZA DI OGNI CONTABILITA' RELATIVA AI COSTI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI
3. INQUINAMENTO ATMOSFERICO ALL'INTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE
4. EMISSIONI IN ATMOSFERA NELL'AREA ESTERNA AL SEDIME
5. LA QUALITA' DELL'ARIA AD ARSAGO SEPRIO
6. INQUINAMENTO ACUSTICO AD ARSAGO SEPRIO
7. SALUTE PUBBLICA
8. IMPATTI SOCIALI
9. IL PAESAGGIO BENE COMUNE

10. PAESAGGIO: IL POTENZIAMENTO DELL'AEROPORTO COZZA CONTRO OGNI PROGETTO DI SVILUPPO DELLA FILIERA TURISMO-AMBIENTE-CULTURA NEL TERRITORIO
11. ARCHEOLOGIA E TUTELA DEL PATRIMONIO ARTISTICO E NATURALISTICO
12. LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA – S.I.C . E RETE NATURA 2000 NEL TERRITORIO ARSAGHESE

Per la lettura dei testi e degli allegati, Vi rinviamo a quanto già in vostro possesso.

**Si conclude rinnovando la richiesta di esprimere il parere di compatibilità ambientale negativo per il Master Plan di Malpensa.**

*Arsago Seprio, 8 febbraio 2013*



Redatto e sottoscritto:

IL PRESIDENTE

f.to Claudio Montagnoli

IL SEGRETARIO COMUNALE

f.to dott.ssa Torre

**CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE**

Si certifica che copia della presente deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio Comunale il giorno  
.....13 FEB. 2013.....per la prescritta pubblicazione di quindici giorni consecutivi e vi rimarrà  
fino al .....28 FEB. 2013

IL SEGRETARIO COMUNALE  
f.to dott.ssa Torre

IL MESSO  
f.to Marangoni Massimo

**DICHIARAZIONE DI IMMEDIATA ESEGUIBILITA'**

La presente deliberazione:

- è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 - 4° comma Decreto legislativo n. 267/2000
- non è stata dichiarata immediatamente eseguibile

IL SEGRETARIO COMUNALE  
f.to dott.ssa Torre

E' copia conforme all'originale, in carta libera, per uso amministrativo.

Arsago Seprio, li.....13 FEB. 2013.....



IL SEGRETARIO COMUNALE

**DICHIARAZIONE DI ESECUTIVITA'**

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il

- trascorsi 10 giorni dalla pubblicazione senza che sia stata presentata alcuna opposizione (art.134, comma 3°-Decreto Legislativo n. 267/2000)

Arsago Seprio,li

IL SEGRETARIO COMUNALE  
f.to dott.ssa Torre