



Direzione e Uffici

Invio tramite PEC:

cress@pec.minambiente.it

Milano, 4 settembre 2020

OGGETTO: Osservazioni nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035"

Considerazioni introduttive

L'effetto di antropizzazione e conurbazione prodotta dall'espansione progressiva aeroportuale degli ultimi decenni ha causato una notevole compromissione dei margini naturali ancora presenti e interstiziali, sia all'interno che all'esterno del sedime.

Rispetto al sistema infrastrutturale di Malpensa queste aree conservavano **il ruolo di aree "filtro"** tra i manufatti aeroportuali e le zone abitate dei comuni dell'intorno. Questo ruolo, fondamentale in presenza di un'infrastruttura che genera un evidente impatto ambientale, andrebbe tutelato come prioritario soprattutto rispetto agli ambiti di maggior pregio ambientale del Parco del Ticino.

1- Impatti della nuova area cargo a sud del sedime esistente

La criticità maggiore che viene riscontrata all'interno di questo progetto è certamente quella del nuovo sedime dell'area Cargo ubicato a sud, elemento aggiuntivo esterno di espansione ulteriore rispetto al profilo più consolidato dei margini di competenza territoriale dell'aeroporto.

Partendo dalla carta dell'uso del suolo presente all'interno del SIA e più in generale delle informazioni e indagini territoriali, emerge con molta chiarezza il limite naturale del sistema territoriale a sud dell'aeroporto che si presenta compatto **e a totale vocazione ambientale agricola, boschiva e forestale**, così come anche sancito dal quadro vincolistico e normativo - aree protette ai sensi dell'art.142/2004 - e da quello della Coerenza esterna contenuta nello Studio, rispetto alla pianificazione territoriale del PPR, PTC Parco Ticino, PTCP di Varese e alla Pianificazione comunale; **questi territori presentano infatti un paradigma di salvaguardia e conservazione che preordina alla necessità di conservazione e valorizzazione.**

FAI - Fondo Ambiente Italiano

La Cavallerizza - Via Carlo Foldi, 2 - 20135 Milano - t. 02 4676 151 - f. 02 4819 3631
info@fondoambiente.it – PEC (posta elettronica certificata) 80102030154ri@legalmail.it - www.fondoambiente.it

1.1 - Impatto sui valori ecologici

Analizzando quindi nello specifico i contenuti del documento della Relazione Paesaggistica allegata al SIA non si ritengono condivisibili alcuni aspetti e presupposti su cui viene giustificata la scelta di espansione dell'area Cargo in questa zona esterna al sedime attuale dell'aeroporto.

In particolare, sullo stato e sulla qualità vegetazionale di questo ambito naturalistico, **non si ritiene adeguata la valutazione del proponente nel definire questi luoghi di scarso valore ecologico, al fine di poter giustificarne lo smantellamento e la conseguente distruzione definitiva dei valori eco-sistemici di un territorio ancora integro dal punto di vista ecologico-ambientale.**

L'area interessata dall'intervento di ampliamento del sedime portuale è infatti caratterizzata da un ambiente di brughiera, un habitat unico nel territorio del Parco del Ticino che al suo interno presenta ambienti con caratteristiche diverse e più comuni – forestali e agricole perlopiù.

L'ambiente di brughiera testimonia infatti una forma evolutiva verso il climax della componente forestale e si caratterizza per la presenza di comunità vegetali e animali caratteristiche; per queste ragioni la sua conservazione è di estrema importanza. Inoltre la brughiera di Malpensa rappresenta l'esempio più esteso di formazioni di brughiera con brugo, *Calluna vulgaris*, della Pianura Padana, come biotopo di ambienti aperti e con bassi cespugli a struttura naturale.

Intervenire distruggendo una parte di questo habitat complesso causerebbe la perdita di valore ecologico che questo ambiente conserva solo nella sua integrità.

1.2 - Consumo di suolo

Dalle mappe del SIA – parte 3 si evince che la nuova area Cargo occuperebbe gran parte della zona boscata e una parte importante di brughiera e di ambito boschivo-arbustivo.

Il consumo di suolo sarebbe irreversibile e in questo momento storico di “revisione” delle strategie di espansione urbana, prevedere una tale perdita di valore ambientale ed ecologico risulta quantomeno rischiosa oltre che in controtendenza rispetto ai valori oggi riconosciuti.

Anche se nel SIA e nel progetto della sistemazione della nuova area Cargo vengono previste e dettagliate misure e opere di carattere compensativo e mitigativo prettamente vocate alla riqualificazione del sistema vegetazionale del contesto territoriale, questi interventi non sopperiscono alla perdita definitiva e perenne di suolo incontaminato e alla distruzione di habitat naturali - non si può ovviamente escludere la componente faunistica - attualmente presente.

Altrettanti effetti negativi saranno prodotti anche durante le varie fasi di cantierizzazione che produrranno necessariamente impatti consistenti oltre che sui terreni effettivamente consumati e sottratti, anche su quei terreni oggetto delle suddette opere di compensazione in cui per un certo periodo medio-lungo l'equilibrio ecologico oggi presente sarà soggetto a degrado e a perdita di valore.

Di conseguenza il bilancio di impatto ecologico, ambientale e paesaggistico di un intervento di questo tipo non può che risultare negativo a seguito di un consumo di suolo così importante.

1.3 - Impatto paesaggistico

Per quanto riguarda gli aspetti più prettamente paesaggistici il SIA concentra l'attenzione maggiormente su quelli visivo-percettivi legati al sistema di accessibilità viabilistico, mentre l'aspetto di percezione del paesaggio naturalistico della brughiera e delle aree boscate viene ricondotto nuovamente al valore botanico e alla qualità della vegetazione di queste aree che, come già evidenziato, a detta del proponente non presentano più i valori tradizionali e identitari.

Anche su questo aspetto non si può che dissentire con questo tipo di approccio analitico, in quanto il paesaggio naturale nella sua massima accezione ecologica, risulta in continua evoluzione, e il suo valore non può dipendere dalla presenza di nuovi sistemi vegetativi – quali ad esempio gli arbusteti - che producono mutamenti nella percezione collettiva del paesaggio stesso.

Non è nemmeno accettabile, così come auspicato dal proponente nella Relazione Paesaggistica, che tale opera si possa mettere in relazione con il paesaggio attuale e farne parte, concorrendo alla formazione di una nuova percezioni del paesaggio, in quanto l'infrastruttura prevista della zona Cargo non ha nessun valore architettonico e simbolico tale da inserirsi nel contesto per darne valore, ma risulta completamente estraneo a qualsiasi forma di fruizione paesaggistica futura.

Si ritiene quindi non condivisibile in linea di massima l'analisi di coerenza morfologica, formale e funzionale espressa nella Relazione Paesaggistica per la nuova Area Cargo e per il nuovo asse stradale della SP14 che, sia in fase di realizzazione che successivamente, **porteranno ad una modifica sostanziale della percezione del sistema aeroportuale e quindi alla sua leggibilità dal contesto esterno.**

La ricerca di un nuovo rapporto tra il sistema infrastrutturale dell'aeroporto e il territorio circostante così come auspicato nel SIA, non può essere fatta valere per l'area di espansione a sud proprio per l'assenza di coerenza e/o identificazione degli interventi con le caratteristiche ambientali ed ecologiche di questi luoghi, mentre invece può ritrovarsi nelle altre aree di intervento previste nel Masterplan maggiormente legate ai contesti antropizzati preesistenti,

Dall'analisi delle schede di intervento si legge uno sviluppo futuro che è ben lontano dal realizzare un luogo interconnesso in una nuova modalità di paesaggio, così come fortemente auspicato dal proponente. **Al contrario si coglie invece come perduto e compromesso quel sistema ambientale che si identifica come limite paesaggistico e naturalistico dell'aeroporto e che riveste per questo un'importante funzione di demarcazione rispetto al Parco del Ticino e alle sue aree ad alta valenza ecologica e ambientale.**

Ad oggi la proposta di realizzare la nuova area Cargo al di fuori del contesto aeroportuale,

muterebbe irrimediabilmente un equilibrio consolidato, e quindi l'impatto paesaggistico causato da questa sottrazione di territorio non potrà che risultare negativo in senso assoluto.

1.4 - Impatto sul valore storico della brughiera

In conclusione si ritiene di dover specificare l'importanza storica di quest'area di brughiera che è fortemente caratterizzata dalla presenza della via Gaggio, strada storica che collega Lonate Pozzolo all'ex dogana austro-ungarica (sede del Parco del Ticino) e che attraversa la brughiera di Malpensa, di grande valore identitario per la comunità locale. La storia della Via Gaggio - la cui esistenza era nota già nel Medioevo - è infatti profondamente legata alle vicende del territorio, consentendo nell'Ottocento agli abitanti di Lonate Pozzolo di raggiungere il porto sul fiume, il mulino di Gaggio, i prati irrigati dalla Roggia Molinara, la Ricevitoria per il pagamento dei dazi, gli stabilimenti industriali vicino a Tornavento.

L'inaccessibilità di questo tratto di brughiera ai Civili, conseguente all'istituzione della servitù militare negli anni 50, ha consentito all'area di conservare integra la sua immensa ricchezza naturalistica e storica. **Compromettere l'integrità di un territorio così fortemente caratterizzato da valori naturali e storici, priverebbe i cittadini di una componente essenziale del contesto di vita e del loro comune patrimonio culturale e naturale quale fondamento della loro identità.**

2- Analisi della scelta delle alternative progettuali

2.1 - L'alternativa zero

Per quanto riguarda l'analisi dell'Alternativa zero, che comporta in termini di legge una valutazione della possibilità di non realizzare le opere in progetto, si ritiene che la trattazione non sia sufficiente in quanto il SIA si limita ad affermare che l'opzione di "non intervento" non sarebbe soddisfacente in quanto non riuscirebbe a fronteggiare le prevedibili future richieste del mercato. **Si ricorda che la valutazione di questi aspetti deve prevedere le principali ragioni di scelta tra le alternative individuate, includendo l'opzione zero, sotto il profilo dell'impatto ambientale.** Non è quindi accettabile l'affermazione secondo cui "l'alternativa zero non sarebbe in grado di produrre alcun miglioramento per quanto riguarda gli aspetti di carattere ambientale, (...)". Si richiama a tal proposito l'attenzione in particolare alla perdita di naturalità e di valori ecologici conseguenti all'ampliamento a sud del sedime aeroportuale al di fuori del confine originariamente pianificato, con la conseguente perdita di un ambito ad oggi integro occupato da un residuo di brughiera storica testimonianza di un habitat compromesso in gran parte del Paese.

2.2 - Ipotesi progettuali

Inoltre l'Ipotesi 3, risultato dalla selezione tra le alternative progettuali per il settore cargo è

stata valutata, secondo gli indicatori ambientali, come la soluzione migliore in termini di emissioni atmosferiche, di impatto acustico sui ricettori e di impatto sull'antropizzazione e produzione dei rifiuti, mentre è stata considerata di valore equivalente/intermedio relativamente all'occupazione e al consumo del suolo e infine come "soluzione migliore a seguito del progetto di miglioramento ambientale" in merito all'Interferenza con aree ad elevata naturalità. Se si può condividere in parte la valutazione in relazione all'impatto rispetto alla vicinanza alle aree residenziali che è inferiore rispetto alle altre alternative, non si riesce a condividere la valutazione di impatto equivalente in merito al consumo di suolo che come abbiamo visto è considerevole soprattutto rispetto al valore del comparto naturale e alla profonda modificazione dell'assetto dei suoli. Allo stesso modo non è condivisibile il giudizio di "soluzione migliore a seguito del progetto di miglioramento ambientale" in relazione all'interferenza con aree ad elevata naturalità, in quanto l'intervento comporterà una modificazione irreversibile dei valori ecologici dell'area.

A questo proposito non si ritiene condivisibile l'analisi riportata nel SIA per cui "la maggior parte delle aree interferite dall'ipotesi progettuale in esame risultano in stato di degrado" e "attraverso le azioni di mitigazione si tende a ripristinare l'habitat ormai in gran parte degradato", definendo l'ipotesi 3 addirittura migliorativa dal punto di vista ecologico rispetto alle altre opzioni prese in considerazione. **La completa impermeabilizzazione di questo ambito e la conseguente antropizzazione determinerà infatti una perdita di funzionalità dell'habitat che caratterizza quest'area, non solo per il venir meno dei valori naturali ma anche per la profonda frammentazione che le nuove edificazioni comporteranno, con conseguente difficoltà di connessione e di spostamento per la fauna che abita la brughiera e i boschi del Parco.**

Richieste conclusive

Riteniamo quindi necessario che sia valutata dal proponente la possibilità di inquadrare tale espansione all'interno del sedime attuale senza compromettere le aree esterne di alto valore ambientale, paesaggistico, storico e culturale così come precedentemente illustrato.

Cordiali saluti



Daniele Meregalli
Responsabile Ufficio Ambiente
FAI – Fondo Ambiente Italiano