

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a **PORRINI DANIELE (Cittadino)**

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

Piano/Programma, sotto indicato

→ Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan 2035

Integrazioni allo SIA _____

(Inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro *(specificare)* _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico

- ➔ Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (*specificare*) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - _____ (*inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente*)

Luogo e data **Casorate Sempione, 15.12.2021**

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante



(Firma)

Coordinamento Piano Nazionale degli Aeroporti

L'attuale Piano Nazionale degli Aeroporti, per quanto non abbia ancora terminato la procedura di VAS, resta comunque un riferimento per i gestori aeroportuali che operano in concessione. In attesa degli sviluppi procedurali del PNA il settore aeroportuale può comunque sviluppare propri piani di sviluppo, anche per adeguare gli investimenti alle evoluzioni commerciali, tecnologiche e anche di sostenibilità ambientale.

(INT 07 -pag. 04)

Precisando che un PNA non approvato è quantomeno un riferimento "debole", si chiede quale norma, allo scrivente non nota, consente al gestore aeroportuale di elaborare il proprio PSA e di sottoporlo ad istanza di VIA in assenza di VAS del PNA.

Ciò premesso, nell'ambito della procedura di VAS del PNA, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, ha posto in evidenza come la scelta degli aeroporti di interesse nazionale non sia stata sottoposta a VAS al fine di verificarne la sostenibilità ambientale. Tale verifica, in caso di esito negativo, potrebbe comportare la necessità di una revisione delle scelte di piano effettuate.

Nella stesso Parere di Scoping al Rapporto preliminare del PNA, la Commissione Tecnica sottolinea come l'attività di pianificazione della rete degli aeroporti di interesse nazionale è stata avviata prima dell'apertura della procedura di VAS sottolineando come nella definizione di detta rete si sia tenuto conto esclusivamente di criteri non di carattere ambientale (dimensione e tipologia del traffico, ubicazione territoriale, ruolo strategico e appartenenza dello scalo alla rete TEN-T).

Una corretta procedura di VAS avrebbe dovuto essere effettuata durante la fase di preparazione del PNA mentre, come anzidetto, la procedura, attivata il 30/11/2015, è ancora in attesa del PNA e relativo Rapporto Ambientale.

Nelle osservazioni pervenute alla procedura VAS-PNA sia da parte di Regione Lombardia che da parte di ARPA e del Parco del Ticino si è sottolineato la particolarità e fragilità ambientale del territorio in cui lo scalo è inserito.

Per questa ragione appare allo scrivente illogico che il gestore aeroportuale possa procedere alla formulazione del proprio piano di sviluppo aeroportuale in assenza di un PNA approvato, la cui VAS ne vincoli e ne stabilisca i contorni.

La VAS dovrebbe porre dei limiti in merito al tipo di Piano di Sviluppo Aeroportuale consentito in una determinata area, includendo condizioni che il gestore aeroportuale dovrà ottemperare per salvaguardare le caratteristiche ambientali dell'ambito territoriale interessato.

In sintesi la VAS del PNA dovrebbe stabilire un preciso quadro di riferimento ambientale/territoriale a cui attenersi per la realizzazione dei piani di sviluppo aeroportuale (Masterplan).

Una VAS copia-incolla di Masterplan già approvati in sede di VIA non corrisponde alla vigente normativa Nazionale e Comunitaria.

**Osservazione alle integrazioni relative alla procedura VIA ID_VIP/ID_MATTM 5359
Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan Aeroportuale 2035**

Nel caso MALPENSA occorre ribadire come **ulteriore elemento di dissenso** rispetto alla modalità procedurale di valutazione in atto del Masterplan 2035, l'abdicazione al proprio ruolo di governo del territorio da parte del governo regionale lombardo.

Dopo aver deliberato l'attivazione del nuovo Piano Territoriale d'Area (dicembre 2009), dopo aver dato corso allo studio preliminare di VAS¹, Regione Lombardia ha interrotto definitivamente il percorso avviato, puntando su un non ben definito e non ben precisato "strumento altro", purché quest'ultimo sia esente dall'obbligo di procedura VAS.

In questo modo si è inteso evitare che gli interventi previsti dal Masterplan aeroportuale venissero vincolati dal quadro di riferimento tracciato dalla VAS del Piano d'area e in subordine che si potesse procedere in modo coordinato tra la VIA del Masterplan e la VAS del Piano d'Area (si veda più nel merito la precedente osservazione MATTM-2020-0068948 del 07.09.2020).

In conclusione, a proposito di giravolte e incoerenze, il nuovo Piano Territoriale d'area Malpensa e relativa VAS non doveva: "*assicurare che l'assetto del territorio nel quale si inserisce l'aeroporto sia pianificato e gestito nel rispetto della verifica ambientale strategica in atto*" ?????

(Le parole hanno un senso?)

V L'AMBIENTE - ENAC

Le problematiche ambientali possono vincolare le operazioni e lo sviluppo degli aeroporti, limitando la capacità aeroportuale e quindi la crescita del traffico aereo.

(pag. 176)

ALLEGATO 5

QUANTIFICAZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO E INDICI DI IMPERMEABILIZZAZIONE

Il recente rapporto dell'ISPRA 2021 sul consumo di suolo afferma che: "*La copertura artificiale del suolo è ormai arrivata a estendersi per oltre 21.000 chilometri quadrati, pari al 7,11% del territorio nazionale (era il 7,02% nel 2015, il 6,76% nel 2006), rispetto alla media UE del 4,2%.*"

La provincia di Varese risulta essere la quinta provincia in Italia per consumo di suolo (-20% dato anno 2020).

Nella zona sud della provincia, la cementificazione colpisce soprattutto le aree di pianura sull'asse del Sempione Busto Arsizio-Cassano Magnago, che include anche la corona urbanizzata ad est del sedime aeroportuale di forma semicircolare con direzione sud - est - nord che comprende gli

1 PTRA MALPENSA – Quadrante Ovest – Documento preliminare di VAS 16.07.2010 (Gruppo Class - Poliedra Politecnico Milano)

2 TAVOLO TECNICO PRESSO IL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE AEROPORTO DI MALPENSA NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE Documento di sintesi – Relazione finale - ver 13.01.2011-

**Osservazione alle integrazioni relative alla procedura VIA ID_VIP/ID_MATTM 5359
Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan Aeroportuale 2035**

abitati di Lonate Pozzolo, Ferno, Samarate, Cardano al Campo, Gallarate, Casorate Sempione e Somma Lombardo.

Una situazione decisamente critica che dovrebbe orientare senza indugi vero il recupero e il riuso dell'esistente azzerando il consumo di suolo libero.

L'ampliamento dell'area Cargo esternamente all'attuale sedime aeroportuale comporta un ulteriore consumo di suolo che oltretutto andrebbe a compromettere un'area di pregio naturalistico e storico che le numerose osservazioni depositate nella prima fase di osservazioni hanno già abbondantemente illustrato.

1.5 Conclusioni

...

Rispetto allo stato di fatto (e tenendo conto del previsto conglobamento all'interno del sedime dca. 90 ha a sud), la superficie permeabile della configurazione finale del Masterplan si riduce di circa 257.000 mq, mentre quella impermeabile aumenta di circa 1.157.000 mq.

...

Questo si chiama **consumo di suolo libero** che a Masterplan a regime segnerà un +21,80% di aree non permeabili e la diminuzione di aree permeabili del 3,7%.

	mq	%	mq	%	mq	%	mq	ha	%
area acquisizione	893.347		12.200.000		13.100.000		900.000	90	
sup. permeabile	500.191	0,56	6.900.000	0,57	6.642.787	0,51	-257.213	-26	3,70
sup. non permeabile	393.156	0,79	5.300.000	0,77	6.457.213	0,97	1.157.213	116	21,80

Si dovrebbe considerare, al fine di una adeguata valutazione dell'ipotesi di ampliamento del sedime aeroportuale, anche il consumo di suolo riferito all'intorno territoriale di Malpensa.

Si evidenzia in merito (**solo**) alcune opere in essere e di immediata futura prospettiva.

* Ex Cava Malpensa, situata a 350 metri a nord della testata della pista 35R che ha cessato l'attività più di 20anni fa e che invece che essere ripristinata ambientalmente (recupero forestale), la fossa di cava, da stato di naturalità, è stata trasformata a parcheggio P6-Malpensa per più di 3600 posti auto (di cui 3100 sul fondo cava e il restante su perimetro dell'invaso). (**7,1ha**).

Provincia di Varese determina n. 551 del 09.03.2016 "Verifica di assoggettabilità a VIA "Nuovo parcheggio ex cava Malpensa "
RELAZIONE ISTRUTTORIA

**Osservazione alle integrazioni relative alla procedura VIA ID_VIP/ID_MATTM 5359
Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan Aeroportuale 2035**

"... il progetto causerà una riduzione della superficie di terreno permeabile nell'area in esame (superficie impermeabile pari al 43,09% della superficie totale) – Sup. totale 165.750,00 mq – Area di cava 12ha"

"... in relazione al consumo di suolo, si ritiene opportuno dare conto che, sebbene in termini giuridici esso non possa considerarsi tale (stante la vigente normativa regionale, l.r. n. 31/2014 lo è, e significativamente, **di fatto** ".

(pag. 7)

* Mxp-Business Park Centro Commerciale in Comune di Vizzola Ticino, da realizzarsi in sito antistante il Terminal 1 di Malpensa.

Provincia di Varese – Procedura regionale di verifica di assoggettabilità a VIA – Progetto di Piano Attuativo MXP-BUSINESS PARK – Centro Commerciale in Comune di Vizzola Ticino -

DOCUMENTO TECNICO 28.12.2018

"Anche se l'intervento non è in linea con l'obiettivo regionale di *agire prioritariamente su contesti riqualificare o recuperare, riducendo l'utilizzo di suolo libero, aumenta l'impermeabilizzazione del suolo* rispetto all'originaria previsione del PII, di fatto rispetta i dettami della norma regionale riguardante il consumo di suolo (l.r. 31/2014)".

(pag. 8-9)

* Progetto MXP-RAILINK – Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2 linea RFI del Sempione.

Parco lombardo della Valle del Ticino - Deliberazione C.d.G. n. 130 del 11/12/2019.

...**5, 7ha** come superficie occupata permanentemente dall'opera e dalle strutture accessorie...

* Variante alla Statale 341 "Gallaratese", tra Gallarate (Casello A8) e Vanzaghello (SS527).

Parco lombardo della Valle del Ticino - Deliberazione C.d.G. n. 162 del 15/11/2017.

... il consumo di suolo è ambientale è estremamente elevato, causando la trasformazione di più di 12 ettari di bosco dei quali **9,19 di trasformazione definitiva**.

A bilancio si dovrebbe considerare anche quanto suolo libero è stato consumato (quanto? Nessuno studio lo quantifica!) per la realizzazione delle infrastrutture di accessibilità a servizio di Malpensa 2000 oltre alle opere di trasformazione urbana (Alberghi, parcheggi, etc.).

Questo intorno aeroportuale, interamente compreso nel Parco del Ticino, ha già subito una consistente degrado ed è quindi ora che il "credito ambientale" che vanta a seguito dell'espansione di Malpensa 2000, venga SALDATO!

Prescrizioni di cui al DPCM 13/12/1999

Si rimanda alla richiesta "Verifica del quadro prescrittivo derivante dal DPCM 13 dicembre

**Osservazione alle integrazioni relative alla procedura VIA ID_VIP/ID_MATTM 5359
Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan Aeroportuale 2035**

1999" del Parco del Ticino (INT-006) e allo specifico Allegato 26 che fornisce il riferimento alle ottemperanze conseguite in merito al quadro prescrittivo del DPCM 13/12/1999.

(INT-007 pag. 6)

ALLEGATO 26

Sintesi delle attività svolte relative alle indicazioni riportate nel DPCM del 13 dicembre 1999 così detto "Decreto D'Alema"

Il DCPM 13/12/1999, meglio noto come decreto D'Alema, venne emanato per azzerare il giudizio di compatibilità negativa sull'ulteriore incremento di voli (oltre i 12 mln di pax) all'aeroporto della Malpensa emesso dal Ministero dell'Ambiente nel Novembre 1999 (Procedura di VIA ex-post del Masterplan Malpensa 2000).

Il DCPM si basava sostanzialmente sui seguenti 3 punti:

1. mantenere gli aspetti assunti a livello europeo;
2. l'attuazione di un piano per eliminare i profili di incompatibilità ambientale emersi nel provvedimento di VIA;
3. l'autorizzazione ad un incremento parziale dei voli (solo la prima fase).

Nell'allegato 26 si afferma che il successivo Decreto del Ministro dei Trasporti della Navigazione del 3 marzo 2000 (c.d. Bersani), autorizzava la ripartizione del traffico aereo del sistema aeroportuale di Milano, **verificati positivamente gli adempimenti indicati ai punti A, B e C dell'allegato al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 13 dicembre 1999.**

In realtà il DCPM 13/12/1999 risulta solo parzialmente applicato, difatti:

- non è mai stato attivato un sistema di controllo delle rotte, pertanto il mancato rispetto delle rotte e delle previste procedure non è registrato, verificato e sanzionato;
- i voli notturni non sono vietati, nonostante il DCPM prevedeva l'eliminazione dei voli dalle h.23 alle h.6);
- non è stata definita l'area dell'intorno aeroportuale, con l'individuazione delle fasce di rispetto A, B e C delle attività aeroportuali;
- non è stato istituito l'Osservatorio ambientale permanente (L'osservatorio citato al punto 4.2 dell'allegato 26 non è più operativo dai primi anni 2000 - peraltro aveva compiti di controllo e vigilanza limitati rispetto a quanto previsto dal DCPM 1999);
- non è stata realizzata una fascia forestale e non è stato fatto il monitoraggio del danno forestale.

Riguardo il monitoraggio del danno forestale, Regione Lombardia finanziò uno studio specifico che evidenziò come: "...i boschi ubicati ad est, ovest e soprattutto a nord e nord-est dell'aeroporto presentano livelli di stress particolarmente elevati su vaste superfici, assolutamente non paragonabili (sotto il profilo quantitativo) a quelli rilevati a sud, o comunque, in aree distanti

dall'aeroporto stesso". **Un successivo censimento, ipotizzato nei quattro/cinque anni successivi non fu mai realizzato.**

In riferimento invece al tema della riforestazione dell'intorno aeroportuale, come già ampiamente documentato nelle precedenti osservazioni presentate (Porrini Daniele_0068948), non fu mai attuato il "Piano del Verde SEA per la riqualificazione del paesaggio di Malpensa" (L.r. n. 10 del 12.04.1999), fatto salvo alcuni interventi di "maquillage" per lo più interni al sedime aeroportuale.

Se è pur vero che per le aree fuori dal sedime aeroportuale si sono incontrate difficoltà per la polverizzazione delle proprietà, queste non possono essere in alcun modo una scusante, a maggior ragione per quanto riguarda le aree demaniali poste a sud dell'attuale sedime e interessate dalla prevista espansione di Cargo City.

Si conferma quindi che lo stato di attuazione di quelle misure di mitigazione e monitoraggio a cui è stato subordinato lo sviluppo dell'aeroporto risulta a tutt'oggi non completato nella sua parte più rilevante.

OSSERVAZIONE DEI CITTADINI

Riscontri ad altre osservazioni pervenute

SIC "Brughiere di Lonate" *In riferimento alle numerose richieste relative all'ipotizzata istituzione di un nuovo SIC dedicato alla tutela delle brughiere a sud dell'aeroporto di Malpensa, principalmente in comune di Lonate Pozzolo, si evidenzia che tale opzione non è attuale e che la Regione Lombardia ha da tempo escluso l'intenzione di procedere con tale opzione. In ogni caso non è materia di competenza del gestore aeroportuale.*

(INT-007 pag. 13)

Si concorda con la controdeduzione di ENAC/SEA: la materia non è di competenza del gestore aeroportuale.

Spetta infatti al decisore pubblico, in questo caso alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale, indicare i limiti (strutturali) di espansione dell'aeroporto, nella fattispecie, per preservare uno degli ultimi e più estesi esempi di brughiera planiziale in Italia.

Nelle osservazioni trasmesse alla procedura di VIA sono già state abbondantemente illustrate, sia le caratteristiche vegetazionali e faunistiche dell'area interessata dal primo step di ampliamento del sedime aeroportuale, sia le vicende legate all'inerzia di Regione Lombardia nel dar corso alla procedura di istituzione di un Sito di Importanza Comunitaria e una Zona di protezione Speciale "BRUGHIERE DI MALPENSA E DI LONATE", promosso al Parco del Ticino ai sensi delle Direttive europee per la tutela degli habitat e degli uccelli (RETE NATURA 2000).

Si precisa che il recupero degli ambienti di brughiera esistenti (Allegato 29 "Interventi di potenziamento e riqualificazione dell'assetto vegetazionale: confronto tra lo stato attuale e lo stato di progetto") devono senz'altro essere attuati, comprendendo però **tutta l'area** dell'ipotizzato

**Osservazione alle integrazioni relative alla procedura VIA ID_VIP/ID_MATTM 5359
Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan Aeroportuale 2035**

ampliamento di sedime, come esecuzione/risarcimento ex-post del sopracitato Piano del Verde a seguito dell'istituzione del sito SIC/ZPS.

Allegato 25

Bilancio ecologico del suolo

Tra gli interventi previsti dal Masterplan 2035 è presente lo sviluppo dell'area cargo, ubicata a sud dell'attuale sedime aeroportuale e pari a circa 40 ha.

...

Complessivamente l'area di studio, considerando anche i circa 40 ha destinati allo sviluppo dell'area cargo, copre una superficie di circa 148 ha.

	Valore ecologico ambito di studio
Stato attuale	1.220
<i>Stato dell'ambito a seguito interventi di riqualificazione forestale/naturalistica non realizzati - Piano del Verde -</i>	???
Stato post operam	927
Stato post operam mitigato	1.819

A seguito dell'adozione del metodo STRAIN che traduce in ettari le superfici di valore ecologico equivalente si afferma che: *"il valore ecologico acquisito tramite gli interventi previsti dal Masterplan nell'area di studio è di circa 600 ettari equivalenti, ossia il valore delle unità ambientali nello scenario post operam mitigato è maggiore di quello delle unità ambientali attualmente presenti nell'area"*.

Quale sarebbe stato il reale valore ecologico dell'ambito di studio se si fossero realizzati gli interventi di riqualificazione forestale e naturalistica previsti dal Piano del Verde SEA nell'area interessata dall'ampliamento di sedime?³

La mancata realizzazione degli interventi di riqualificazione ambientale promessi, portano inevitabilmente a valutare come sostenibile una situazione allo stato di fatto in forte deficit su tutto l'intorno aeroportuale, non solo nelle aree di espansione di sedime.

3 Allegato: Tav 02 Tutela e valorizzazione ambientale e paesistica Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa

**Osservazione alle integrazioni relative alla procedura VIA ID_VIP/ID_MATTM 5359
Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan Aeroportuale 2035**

Alla luce delle Osservazioni alle integrazioni qui esposte si chiede alla Commissione Tecnica VIA di esprimere PARERE AMBIENTALE NEGATIVO alla procedura di VIA del Masterplan Malpensa 2035.

In tal modo tornerà "attuale" l'istanza di istituzione del Sito SIC/ZPS "BRUGHIERE DI MALPENSA E DI LONATE" come misura di mitigazione e di compensazione ambientale per la salvaguardia della coerenza globale della rete Natura2000⁴

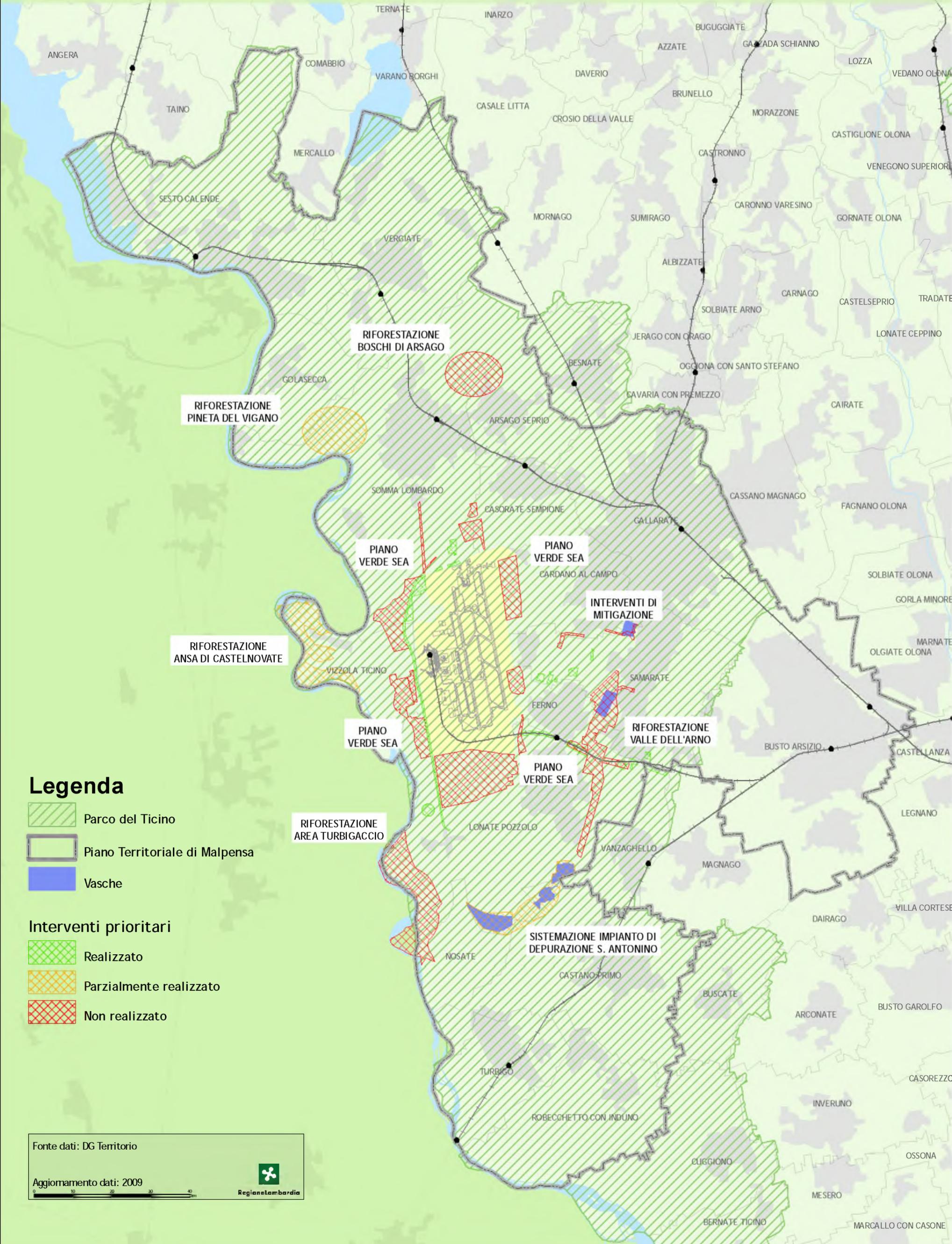
Casorate Sempione,
13.12.2021

Firmato:
Daniele Porrini

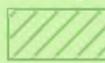
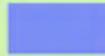


⁴ Allegato: LIFE DRYLANDS – CISO "VALORIZZAZIONE E TUTELA DELLE BRUGHIERE DI MALPENSA E DI LONATE"

Tutela e valorizzazione ambientale e paesistica
Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa



Legenda

-  Parco del Ticino
-  Piano Territoriale di Malpensa
-  Vasche

Interventi prioritari

-  Realizzato
-  Parzialmente realizzato
-  Non realizzato

Fonte dati: DG Territorio

Aggiornamento dati: 2009





OGGETTO: VALORIZZAZIONE E TUTELA DELLE BRUGHIERE DI MALPENSA E DI LONATE

All'interno del Parco Lombardo della Valle del Ticino, istituito con L.R. n. 2 – 9 gennaio 1974, si trovano, nella sua porzione settentrionale, le brughiere di Malpensa e Lonate, habitat unici, localizzati nel territorio dei Comuni di Lonate Pozzolo (VA), Nosate e Castano Primo (MI), a sud dell'aerostazione di Malpensa, tra la Valle del Ticino posta ad ovest e gli abitati di Lonate e Ferno ad est. Si tratta dei più estesi e importanti resti delle brughiere lombarde che, nel 1833, si estendevano su circa 6.400 ettari e che oggi (a seguito della drastica riduzione subita negli ultimi due secoli), si estendono su una superficie stimata di appena 240 ettari, continuamente minacciate e assediate da strade, ferrovie, piste aeroportuali, cave, centri urbani, abbandono, incuria. Inoltre, se sarà approvato il progetto di espansione dell'Area Cargo dell'Aeroporto di Malpensa, in fase di VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale), diversi ettari ne verrebbero ulteriormente distrutti.

Nonostante, quindi, l'area delle Brughiere di Malpensa e Lonate ospiti gli esempi più estesi di formazioni dominate dal brugo (*Calluna vulgaris*), da cui il nome di brughiere, della Pianura padana, costituenti un habitat riconosciuto di interesse conservazionistico anche a livello comunitario (ai sensi della Direttiva 43/92/CEE, nota comunemente come Direttiva Habitat) con il nome "Lande secche europee" (*European dry heaths* – cod. 4030), per motivi non noti, negli anni '90 (nell'ambito del Programma Bioitaly), all'atto della definizione dei perimetri delle aree da individuare come Siti di Importanza Comunitaria (SIC), il biotopo della Brughiere di Malpensa è stato ignorato, pur presentando tutte le caratteristiche di integrità, rappresentatività e valore naturalistico richieste.

A nulla sono valse le istanze successive presentate dal Parco Lombardo della Valle del Ticino, a partire dal 2011, alla Regione Lombardia, all'ex Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e alla Commissione Europea, affinché si istituisse nell'area delle Brughiere di Malpensa e Lonate un SIC della Rete Natura 2000.

Istanze motivate anche dal fatto che, all'interno del Parco del Ticino, ad oggi, le superfici cartografate come brughiere (habitat 4030), in Rete Natura 2000, sono molto ridotte e frammentate con un'estensione pari a circa 6,5 ha.

Nell'area proposta come SIC (pari a circa 856 ha), gli studi specialistici hanno individuato i seguenti habitat elencati nell'Allegato I della Direttiva Habitat:

4030: Lande secche europee per 133,4 ha;

6510: Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) per 2,99 ha

9160: Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale del *Carpinion betuli* per 50,32 ha

9190: Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur* per 37,20 ha.

L'analisi della flora ha consentito di censire 332 taxa, di cui 59 alloctoni (18%) e 57 autoctoni sottoposti a diverse tipologie di protezione (17%), quali ad esempio *Dianthus seguieri* e *Dianthus armeria*, ma anche specie rare quali *Anarrhinum bellidifolium* e *Linaria angustissima*.

Il biotopo delle Brughiere di Malpensa e Lonate ha poi un'ulteriore peculiarità, in quanto si trova ai margini meridionali della distribuzione dell'habitat "Lande secche europee" e a sud delle Alpi. Offre, pertanto, un'occasione unica di monitoraggio degli effetti dei cambiamenti climatici sulle cenosi coinvolte, oltre a presentare una composizione floristica particolare (per gli influssi delle confinanti Regioni Biogeografiche Alpina e Mediterranea) che le differenzia dalle brughiere tipicamente centro-europee.

Riguardo ai licheni terricoli è importante sottolineare la presenza di *Cladonia pulvinata* (rarissima in Italia, presente solo in altri 3 siti in Lombardia e in meno di una decina di siti in tutta Italia); *Cladonia peziziformis*, presente solo in altri 2 siti in Lombardia, e *Dibaeis baomyces*, unica stazione nella pianura lombarda (mentre in alta montagna è comune). In generale, poi, va sottolineato che la comunità lichenica del sito è comunque ricca per un sito di pianura, presentando 9 specie (*C. cariosa*, *C. chlorophaea*, *C. coccifera*, *C. foliacea*, *C. peziziformis*, *C. pulvinata*, *C. rangiformis*, *C. rei*, *Dibaeis baeomyces*) (Gheza et al., 2018a; Gheza et al., 2018b).

A livello faunistico, per quanto concerne l'avifauna, nell'area sono state rilevate 228 specie, delle quali 78 nidificanti, tra cui specie caratteristiche dell'habitat delle lande secche, diverse delle quali sono incluse nell'Allegato I della Direttiva Uccelli. Si tratta del succiacapre, per il quale l'area è un sito di importanza internazionale. La specie rientra fra quelle di elevata priorità di tutela a livello europeo in quanto in evidente declino negli ultimi decenni (BirdLife International 2004), e della quale è nota la presenza nell'area di una popolazione numericamente rilevante, pari a 20-25 coppie, a indicazione dell'idoneità ottimale dell'habitat di brughiera per questa specie minacciata a scala europea (Gagliardi et al. 2007, Bogliani et al. 2003, Alberti et al. 2002, Guenzani & Saporetto 1988, Bianchi et al. 1973). Nel perimetro dell'area a suo tempo proposta per l'istituzione di un sito Natura 2000 nidificano inoltre specie di uccelli acquatici rari, quali lo Svasso piccolo, il Moriglione e la Moretta tabaccata, che hanno qui uno dei pochissimi siti italiani di nidificazione. Le specie di interesse comunitario sono 56. Si tratta di un valore di diversità specifica tra i più elevati in Lombardia che giustificano il riconoscimento del Sito, non solo come SIC ma anche come ZPS, ai sensi della Direttiva Uccelli. Malgrado la superficie relativamente limitata, come numero di specie di interesse comunitario, tale sito risulta infatti secondo, tra gli oltre 200 siti Natura 2000 della Lombardia, solo al SIC e ZPS "Lago di Mezzola e Pian di Spagna". Tra le specie di interesse comunitario, 8 sono nidificanti (Tarabusino, Moretta tabaccata, Falco pecchiaiolo, Biancone, Cavaliere d'Italia, Succiacapre, Calandro e Averla piccola) e 48 migratrici e/o svernanti e non nidificanti nell'area.

Di rilevante interesse è la presenza di una cospicua e importante popolazione della farfalla *Coenonympha oedippus*, inclusa negli allegati II e IV della Direttiva Habitat, classificata come "endangered" da IUCN a livello europeo (<https://eunis.eea.europa.eu/species/95>) e che qui raggiunge il limite meridionale della distribuzione in Europa.

Da quanto brevemente riassunto emerge la grande importanza naturalistica di quest'area, che risulta minacciata da ampliamenti infrastrutturali-commerciali di ampia scala, tra cui il già citato progetto di costruzione dell'Area Cargo di Malpensa.

Relativamente all'ambiente di brughiera, sono responsabile scientifico del progetto LIFE Drylands (LIFE18 NAT/IT/000803 - www.lifedrylands.eu), iniziato a settembre del 2019 e di durata quinquennale, e mi sto occupando del loro restauro in siti Natura 2000 del Piemonte e della Lombardia, nella Regione Biogeografica Continentale.

Infatti, in tale Regione Biogeografica, il III e il IV Report ex-art. 17, ai sensi della Direttiva Habitat, hanno messo in evidenza uno stato di conservazione complessivo dell'habitat 4030, rispettivamente, inadeguato e cattivo. Secondo poi la Lista Rossa degli Habitat Europei, lo stato di conservazione dell'habitat è Vulnerabile.

Le brughiere planiziali lombarde, unitamente ai lembi di baragge piemontesi rimasti, rappresentano ecosistemi unici, una retroguardia isolata a Sud delle Alpi di un'importantissima vegetazione molto diffusa nel centro e nel nord Europa: la loro scomparsa comporterebbe non solo un arretramento del fronte delle brughiere planiziali (*lowland heathlands*), famose nel centro e nord Europa, ma anche la definitiva scomparsa di forme vegetali ed animali uniche.

Le aree di attuale interesse del progetto LIFE Drylands, riconosciuto e finanziato dalla UE, comprendono anche piccoli lembi dislocati all'interno del Parco del Ticino, nel quale riqualificare e/o realizzare *ex-novo* l'habitat 4030 al fine di sviluppare adeguati modelli di gestione e monitoraggio dello stesso (replicabili sul territorio), ma anche di realizzare aree *core* e corridoi ecologici per ridurre la frammentazione e aumentarne la connettività con le formazioni di brughiera più estese. Le superfici coinvolte nel progetto LIFE Drylands sono pertanto di limitata estensione (complessivamente circa 1,5 ha) rispetto a quella delle brughiere di Malpensa e Lonate.

Quanto si sta realizzando con il progetto LIFE Drylands perderebbe di valore e, di fatto, rappresenterebbe uno spreco del finanziamento europeo se, a fronte dello stesso destinato a recuperare piccoli frammenti di brughiera, si assistesse poi alla scomparsa delle formazioni più estese, come quelle di Malpensa e Lonate, in quanto non protette e gestite o, peggio, distrutte per trasformazioni antropiche.

La mancata valorizzazione e tutela (se non scomparsa) delle Brughiere di Malpensa e di Lonate rappresenterebbe poi un incomprensibile esempio di incuria della Natura e del territorio che si porrebbe in netto contrasto con le attuali indicazioni da parte dell'Europa (Green deal europeo, Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030) e delle Nazioni Unite (che hanno lanciato quest'anno UN DECADE OF ECOSYSTEM RESTORATION), che stanno sottolineando la impellente e improrogabile necessità di conservare, recuperare e ricostruire habitat ed ecosistemi naturali per mitigare i cambiamenti climatici, ridurre la perdita di biodiversità e dei servizi ecosistemici ad essa correlati, nonché evitare future pandemie.

Ritengo pertanto di assoluto interesse promuovere iniziative di valorizzazione e tutela dell'area di brughiera sopracitata, per ragioni scientifiche, conservazionistiche e naturalistiche, ma anche perchè l'area si localizza all'interno di un Parco di grande rilevanza (riconosciuto tra l'altro come RISERVA MAB – Man and Biosphere dell'Unesco).

Vi scrivo quindi per chiedere il Vostro interessamento e adesione ad un gruppo attivo di portatori di interesse coordinato dalla sottoscritta (progetto LIFE Drylands) e dal prof. Giuseppe Bogliani (Presidente del Centro Italiano Studi Ornitologici) che possa:

- Valorizzare l'area attraverso la condivisione dei valori scientifici ed ecologici che la caratterizzano rendendola unica;
- Promuovere la divulgazione pubblica attraverso social media e stampa, dei valori dell'area e della necessità di proteggerla;
- Organizzare concordemente iniziative pubbliche di divulgazione (BioBlitz, Visite Guidate, *Speech* pubblici, ...) finalizzate a far comprendere il valore dell'area;
- Sostenere l'istituzione di un'area di Rete Natura 2000 (ZSC, ZPS) che ne statuisca i valori naturalistici.

Vi chiedo pertanto di manifestare il Vostro interesse, onde poter organizzare un successivo momento di condivisione utile a finalizzare azioni comuni.

Cordiali saluti

