

Spett.le

Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Oggetto: invio osservazioni alle integrazioni relative al progetto Aeroporto di Milano Malpensa- Master plan 2035 – Codice Procedura 5359

Il sottoscritto Luigi Bonetti

PRESENTA

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

In riferimento al documento INT – 007, in risposta all'Osservazione a firma Daniele Porrini si evidenzia l'enorme incoerenza del Master Plan 2035 e degli altri strumenti di potenziamento degli aeroporti italiani.

Se il Piano Nazionale degli Aeroporti, ha un ruolo di programmazione e di sviluppo strategico del sistema nazionale, ci si chiede come sia possibile e coerente nel frattempo dare la possibilità ad ogni singolo aeroporto di potersi sviluppare e potenziare con secondo le proprie esigenze.

Si riporta a tal proposito la dicitura riscontrabile sul portale del Ministero della Transizione Ecologica per le procedure di VIA – VAS – AIA:

Il piano nazionale degli aeroporti definisce la programmazione dell'offerta trasportistica aerea a livello nazionale, prendendo in considerazione la rete aeroportuale adatta a rispondere alla domanda di trasporto aereo generata ed attratta dall'Italia e le relazioni con le altre modalità di trasporto.

La procedura avviata il 30/11/2015 non è mai partita poiché a distanza di sei anni, si è ancora in attesa che venga pubblicato il Piano e il Rapporto Ambientale.

Dal 2015 ad oggi nel frattempo sono stati presentati parecchi progetti di potenziamento aeroportuale.

Si evidenzia inoltre come non sia veritiera la seguente affermazione:

L'attuale proposta di Masterplan 2035 di Malpensa, peraltro, non si conforma alle attuali

indicazioni del PNA per questo scalo, non prevedendo la realizzazione di una terza pista

(presente nel PNA).

Poiché la terza pista viene ipotizzata e indicata come potenziali sviluppi infrastrutturali ed è confermata anche in via indiretta dal fatto che le zone dove si vorrebbe realizzare la futura terza pista sono da considerarsi vincolate e quindi non idonee alla realizzazione della futura espansione Cargo City all'interno dell'attuale sedime aeroportuale.

Si ribadisce inoltre che la pianificazione strategica del sistema Italia, anche nel versante del trasporto aereo per passeggeri e cargo, dovrebbe essere considerata prioritaria rispetto ai singoli progetti di espansione.

Il rischio è quello di approvare il Piano Nazionale del Trasporto aereo, che dev'essere obbligatoriamente sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale Strategica VAS, dopo aver autorizzato il potenziamento dei singoli aeroporti, vanificando inevitabilmente gli obiettivi previsti dal Piano Nazionale.

In riferimento invece a quanto affermato rispetto al proposto SIC/ZPS "Brughiere di Lonate e Malpensa" proposto dal Parco del Ticino (pag.13 INT-007):

Non è vero che Regione Lombardia ha escluso questa ipotesi. Ad oggi di fatto non risultano agli atti nessun diniego ufficiale di Regione Lombardia rispetto alla proposta è piuttosto vero che invece Regione Lombardia di fronte alla documentazione scientifica che prova la reale e consistente proposta del Parco abbia deciso di ignorarne completamente i contenuti.

E' altrettanto strano che ENAC comunichi che questa vicenda non si di competenza del gestore aeroportuale. Nessuno ha mai sostenuto questo, riteniamo però che nella logica delle alternative e soprattutto nella costruzione della fotografia della situazione attuale, propedeutica alla Valutazione dell'Impatto Ambientale del Master Plan 2035, questa non possa essere trascurata.

Per questo riteniamo incoerente che la stessa proposta venga ripetutamente indicata nella documentazione relativa al Master Plan 2035 quale situazione che conferma il grande valore ambientale delle brughiere.

Inoltre la proposta del Parco (fatta nel 2011) ha anticipato di fatto gli obiettivi previsti dal Green New Deal Europeo contenuto all'interno della "Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030 – Riportare la natura nella nostra vita".

Rispetto alla questione più generale, è evidente che le integrazioni sembrano costruite non tante per rispondere nel merito rispetto alle osservazioni, ma una lunga produzione di documenti e dati che servono soltanto a sostenere il progetto.

Lo dimostra il fatto che alle osservazioni precedentemente presentate solo poche integrazioni rispondono direttamente alle osservazioni.

Giudichiamo inoltre fuorviante e privo di qualsivoglia senso il confronto fatto tra la parte di brughiera presente all'interno del sedime aeroportuale con quella esterna che si vorrebbe cancellare e riqualificare in minima parte.

Tra i servizi ecosistemici che un ambiente naturale porta con sé oggi, possiamo tranquillamente annoverare anche servizi legati alla socialità e alla libera fruizione di questi ambienti.

Ecco perché l'idea stessa di privare i cittadini di poter godere di questi servizi ecosistemici che si possono trovare solo in questa zona – la brughiera c'è solo qui – ci deve preoccupare.

Non ha nessuna importanza il fatto che l'ambiente residuale e minoritario all'interno del sedime aeroportuale sia migliore rispetto a quello esterno. E' un ambiente naturale chiuso, non fruibile e quindi di poco valore proprio perché privo dei servizi di socialità e fruizione.

E' anche evidente che fare un paragone tra questi ambienti è decisamente fuorviante. All'interno del sedime aeroportuale il gestore può intervenire come vuole, mentre all'esterno l'unica soluzione che potrebbe salvaguardare e conservare l'habitat delle brughiere è quella che il gestore aeroportuale spinge perché non venga mai realizzata e cioè il riconoscimento di Sito di Interesse Comunitario.

Il Piano di Gestione, strumento individuato dalla normativa europea permetterebbe di intervenire senza cancellare nulla di salvaguardare e conservare la brughiera mettendo in atto tutta una serie di azioni per contenere la presenza delle specie esotiche.

E' assolutamente ridicolo, poi che all'interno della documentazione vengano citate solo ed esclusivamente le minacce di origine naturale all'integrità della brughiera, mentre l'attività aeroportuale, così come tutti i progetti di espansione dell'aeroporto e il progetto della terza pista non vengano minimamente annoverati in questo lungo elenco.

Rispetto alla VIS ci permettiamo di obiettare rispetto alla costruzione fatta per elaborare le considerazioni contenute e presentate con le integrazioni.

Per quanto ci riguarda riteniamo assolutamente insufficiente che l'indagine e la costruzione dei dati prenda in considerazione solo il 2018 e il 2035.

Ribadiamo un concetto molto semplice, i dati che si dovrebbero prendere in considerazione devono partire dall'anno 1998, anno dell'inizio dell'attività di Malpensa 2000, così come dovrebbero essere presi in considerazione tutta una serie di studi, segnalati già nelle precedenti osservazioni e anche nella precedente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che non sono mai stati presi in considerazione per appurare l'impatto sulla salute delle popolazioni esposte all'inquinamento da gas di scarico degli aerei (Leggasi Sentenza Quintavalle) così come dall'inquinamento acustico.

Rispetto alla documentazione presentata a supporto del recupero degli habitat di Brughiera, ci preme ri-sottolineare come il report "Coltiviamo la brughiera" citato a

supporto di questi tesi, giunga invece alla soluzione che l'habitat di brughiera per le sue caratteristiche è difficile se non impossibile da ricostruire ex novo.

Inoltre si evidenzia come le differenze geologiche e geomorfologiche dei siti presi in considerazione siano completamente diverse e non assimilabili e confrontabili tra loro.

Ribadiamo inoltre che la vicenda delle mitigazioni di Malpensa 2000 è affrontata in maniera superficiale e che i progetti di mitigazione non sono stati realizzati. Inoltre riteniamo assolutamente inaccettabile che le zone oggetto dei mancati interventi di mitigazione siano oggi le zone da sacrificare a causa del progetto di espansione verso sud del sedime aeroportuale.

In conseguenza della mancata realizzazione delle opere di mitigazione, diventa assolutamente non credibile la proposta di contribuire al miglioramento della parte restante di brughiera (dopo averne cancellata una buona parte per costruire capannoni) proprio grazie alle mitigazioni.

Rispetto al tracciato della nuova SP14 Via Molinelli, ribadiamo quanto espresso all'interno delle precedenti osservazioni. Ribadiamo inoltre come la futura recinzione perimetrale del sedime aeroportuale costituirà una barriera fisica insormontabile e una frammentazione della rete ecologica.

Inoltre, il fatto che una parte della brughiera rimarrà all'interno di questa zona, conferma la perdita del valore dei servizi ecosistemici relativi agli aspetti sociali e di fruizione sociale che invece oggi sono permessi in assoluta tranquillità e libertà.

IN CONSIDERAZIONE

del fatto che riteniamo assolutamente insufficiente le integrazioni presentate e in considerazione del fatto che le suddette integrazioni non hanno minimamente affrontato nel merito le questioni poste all'interno delle precedenti osservazioni e non hanno assolutamente chiarito le problematiche poste ci permettiamo di ripresentare in maniera integrale le precedenti osservazioni chiedendo che ci venga risposto punto per punto.

In riferimento alla conclusione dello Studio di Incidenza si evidenzia:

Lo studio delle possibili incidenze andrebbe effettuato in coerenza con la metodologia indicata dall'UE e nel rispetto della normativa vigente in materia, al fine di stabilire con chiarezza l'eventuale presenza di incidenze significative in relazione agli obiettivi di conservazione. Al riguardo, si evidenzia che la verifica di significatività degli impatti progettuali non è limitata esclusivamente ad interventi localizzati all'interno dei Siti Natura 2000, ma può essere obbligatoria anche per interventi che hanno luogo al di fuori.

Nel caso specifico, lo stesso Proponente dichiara che "l'area di brughiera che verrà interessata dal progetto rappresenta uno dei gangli attivi della Rete Ecologica del Parco del Ticino (Furlanetto, 2005)" "La trasformazione di un nucleo di habitat naturali in ambienti antropizzati potrebbe inoltre causare un effetto a catena di alterazione e degradazione degli habitat circostanti, non solo per l'isolamento dei frammenti naturali residui, ma anche a causa dell'influenza diretta di un ambito antropizzato sui frammenti residui stessi".

Si ricorda inoltre che le aree SIC "Brughiera del Dosso" (IT2010012) e ZPS "Boschi del Ticino" (IT2080301), limitrofe alla zona di intervento, nel novembre 2010 sono state oggetto di denuncia alla Commissione Europea per il "grave degrado progressivo a partire dal 2000 delle specie boschive di una vasta area di elevato pregio e valore naturalistico...." (CASO EU Pilot 1509/10/ENVI).

L'area oggetto dell'ampliamento area Cargo City a sud del perimetro aeroportuale attuale, ha tutte le caratteristiche per essere considerato un Sito di Interesse Comunitario.

Riguardo al punto precedente, emerge anche l'assenza di ogni riferimento alla proposta di istituzione del SIC/ZPS "Brughiere di Malpensa e di Lonate", presentata in data 25 ottobre 2011. Quest'ultima, invece, è da interpretare come una possibile misura di mitigazione e di compensazione ambientale per la salvaguardia della coerenza globale della rete Natura 2000, sebbene alternativa alla volontà del proponente;

Si contesta inoltre l'affermazione: Ciò che però si può affermare sulla base delle risultanze dell'analisi degli impatti è come la connettività ecologica non risenta degli

interventi in progetto sia a causa dello stato qualitativo degli elementi presenti sia per le mitigazioni previste.

Inoltre premesso che l'area di progetto ha una accertata valenza naturalistica, in rapporto alla presenza dei tre habitat comunitari 4030 (brughiera), 9160 (querco - carpineti) e 9190 (querceti acidofili), si ritiene che il proponente non abbia attentamente valutato gli effetti combinati dell'espansione aeroportuale in relazione agli impatti esistenti. Le considerazioni critiche riguardano i seguenti aspetti:

- a) l'incidenza della distruzione degli habitat in termini di incremento della componente sinantropica e banale della flora;
- b) l'entità degli effetti cumulativi, in termini di frammentazione ed antropizzazione, rispetto alla integrità dei siti Natura 2000;
- c) l'effetto della distruzione della brughiera e dei querceti rispetto alla integrità degli habitat dinamicamente collegati ed alle potenziali perturbazioni di specie e di habitat di specie.

Si contestano inoltre la considerazione che se un ambiente è degradato, possa essere sacrificato perdendone irreversibilmente le sue caratteristiche originarie e lo si possa "sostituire" con asfalto, cemento e capannoni, così come il proponente vorrebbe fare.

Nello studio di incidenza inoltre non vengono prese in considerazione le incidenze ambientali per la mancata realizzazione degli interventi di compensazione previsti per Malpensa 2000.

Per l'avifauna, invece, sono assenti indicazioni sulle alterazioni comportamentali dovute all'inquinamento luminoso e riferimenti sugli effetti congiunti, in termini di perturbazioni e di densità di popolazione, associati all'espansione aeroportuale e al ruolo attrattivo delle aree marginali.

Si contesta inoltre la definizione di EX BRUGHIERA che non trova riscontro in nessuna documentazione scientifica e che sembra essere stata coniata ad hoc per "giustificare" la cancellazione di una parte considerevole dell'habitat della brughiera.

Si contesta inoltre la riflessione relativa all'articolo 17 del PTC dove si cita il mantenimento delle aree di brughiera mentre nella documentazione si fa riferimento solo alla parte che non si vuole cancellare.

Inoltre vengono minimizzate volutamente dal proponente tutte le conseguenze ambientali relative al consumo di suolo, un suolo unico e particolare come quello della brughiera.

Non è assolutamente accettabile inoltre che a fronte di una perdita considerevole dell'habitat lande secche europee il proponente scriva che:

ci si attende dunque un miglioramento dello stato attuale grazie all'incremento del livello di naturalità e di biodiversità, nonché del potenziamento degli habitat e della connettività ecologica.

Si fa presente inoltre che l'inerzia di Regione Lombardia a fronte della proposta del Parco Lombardo della Valle del Ticino di istituire un SIC/ZPS "Brughiere di Malpensa e di Lonate" presentata in data 25 ottobre 2011, ha impedito il riconoscimento del SIC e soprattutto la redazione del Piano di Gestione del nascente SIC dove si sarebbe intervenuto per il mantenimento e la conservazione dell'habitat Lande Secche Europee.

Habitat che invece il proponente considera degradato e di scarso valore naturalistico per cui ne chiede la cancellazione e un piccolo ripristino.

Si contesta e non si ritiene assolutamente condivisibile la conclusione dello Studio di Incidenza predisposto dal proponente

Considerato quanto detto in virtù delle analisi condotte, si conclude che, in base al giudizio di incidenza non significativa sui siti Natura 2000, è possibile ritenere in maniera oggettiva che il progetto in esame relativo al Masterplan 2035 dell'aeroporto di Milano Malpensa non pregiudicherà il mantenimento dell'integrità dei siti Natura 2000 tenuto conto degli obiettivi e delle misure di conservazione sito-specifiche.

Habitat

Si contesta la composizione dell'Habitat che è alla base del ragionamento con cui il Proponente sostiene che esistano brughiere e ex brughiere, così come si contestano le indicazioni contenute nella tavola T23 Carta degli Habitat.

In primis si citano a supporto della seguente osservazione, gli studi realizzati da:

- Fondazione Lombardia per l'Ambiente: Aree prioritarie per la biodiversità in Lombardia;
- EupolisLombardia: Studio Area Vasta Malpensa. Cap 4

Il primo riporta le seguenti considerazioni:

Per l'attuazione del progetto si è provveduto alla costituzione di un team composto di una cinquantina tra i migliori esperti naturalisti lombardi di varia estrazione professionale, con competenze che spaziano dalla flora e vegetazione alle varie classi dei vertebrati, dagli invertebrati ai miceti, dalle briofite ai processi ecologici e alle cenosi acquatiche.

In tale studio sono state analizzate le aree più importanti in Lombardia per i seguenti gruppi tematici: flora e vegetazione, briofite e licheni, miceti, invertebrati, cenosi acquatiche e pesci, anfibi e rettili, uccelli, mammiferi e processi ecologici al fine di indentificare le aree a maggior naturalità/biodiversità della Pianura Padana.

Le Brughiere di Lonate Pozzolo sono state identificate come Aree Importanti per 7 dei 9 gruppi tematici (8 escludendo le cenosi acquatiche e pesci).

I boschi e le brughiere del "pianalto milanese e varesotto (Rif. Area 02 nella lista delle aree prioritarie) sono stati inseriti fra le 35 Aree **prioritarie** per la biodiversità nella Pianura Padana lombarda con la seguente scheda di approfondimento:

Area 02 – Boschi e brughiere del pianalto milanese e varesotto.

Mosaico di aree boscate, brughiere e ambienti agricoli a cavallo tra le provincie di Varese e Milano. Tra gli ambienti più significativi si segnalano boschi di latifoglie, misti e di conifere (*Pinus sylvestris*), brughiere a *Calluna Vulgaris* e *Molinia arundinea* con piccole zone umide temporanee, arbusteti, incolti e aree marginali.

La brughiera aperta di Lonate Pozzolo rappresenta il lembo meglio conservato dell'intera Lombardia per tale habitat, e, inoltre ospita una cospicua popolazione nidificante del Succiacapre (*Caprimulgus europaeus*), la popolazione più settentrionale di Lucertola Campestre (*Podarcis Sicula Campestris*) e una delle poche stazioni di pianura del lepidottero *Hypparchia Semele*.

L'avifauna nidificante comprende numerose specie focali legate agli ambienti boschivi, alle brughiere e agli agroecosistemi, tra le quali si segnalano *Accipiter nisus*, *Falco subbuteo*, *Picus Viridis*, *Sitta Europaea*, *Parus Caeruleus*, *Parus Cristatus*, *Parus palustris* e *Lanius Collurio*. Per quanto concerne la teriofauna, l'Area Prioritaria presenta alte densità di coniglio selvatico, che a sua volta crea condizioni favorevoli a una ricca comunità di mammiferi e uccelli predatori, e ospita tra gli altri, *Capreolus capreolus* (in fase di espansione), *Meles meles*, *Mustela putoris*, *Myoxus glis*, *Muscardinus avellanarius* e *Sciurus vulgaris*. Dal punto di vista floristico, risulta da confermare la presenza di *Euphrasia cisalpina*, endemismo insubrico occidentale, segnalata per la "Brughiera di Gallarate".

L'area inoltre ospita, oltre agli elementi focali:

- 5 specie della Lista Rossa IUCN;
- 7 specie inserite nell'Allegato I della Direttiva Uccelli;
- 8 specie inserite negli Allegati II, IV, V della Direttiva Habitat;
- 1 habitat prioritario della Direttiva Europea.

Il secondo studio, redatto da Eupolis Lombardia su incarico di Regione Lombardia conclude:

“Occorre evidenziare che la maggior parte di aree con alta o molto alta vocazionalità per l'habitat delle brughiere (86,7%) sono localizzate esternamente ai territori dei Sic attualmente istituiti. In altre parole, nell'attuale distribuzione dei SCI è ricompresa una scarsa potenzialità per l'Habitat della brughiera. (Rif. Mappe dello Studio Eupolis che evidenziano che le aree con alta vocazionalità per le brughiere sono situate nelle Brughiere di Malpensa e Lonate.

“La proposta di istituire forme di tutela per le brughiere tra l’aeroporto di Malpensa e il confine meridionale della provincia di Varese (Comune di Lonate Pozzolo) appare come L’UNICA MISURA DI CONSERVAZIONE POSSIBILE per impedire la scomparsa di un biotopo che da tempo ha attirato l’attenzione di ricercatori internazionali, e allontanare il rischio dell’estinzione locale delle brughiere pedemontane in Lombardia.

Questi studi confermano inoltre che “ le brughiere pedemontane lombarde dovrebbero avere una considerazione prioritaria nelle strategie di conservazione dell’Habitat 4030 a livello dell’intero continente europeo”.

Di conseguenza, oltre naturalmente alla preservazione dei Siti Natura 2000 già istituiti nell’area vasta Malpensa (compreso il SIC Brughiera del Dosso, a persistente elevato valore naturalistico), si evidenzia la necessità di garantire una particolare conservazione anche delle aree di brughiere ivi residue e attualmente non soggette a specifiche misure di tutela, evitando il rischio di estinzione di questo habitat in Lombardia.

Vale la pena riportare integralmente quanto la Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell’Ambiente scriveva nella Relazione Istruttoria relativa al precedente Master Plan aeroportuale allorchè segnalava il pericolo di una nuova procedura di infrazione in caso di distruzione totale o parziale della brughiera di Malpensa:

La distruzione della brughiera comporterebbe la scomparsa dell’habitat di specie animali in via d’estinzione e ciò potrebbe comportare infrazione comunitaria con potenziali sanzioni da parte della Commissione Europea

L’evoluzione in negativo, descritta dal SIA, presuppone che l’analisi fatta dal proponente si basi su almeno una registrazione di dati sull’evoluzione dell’habitat della Brughiera di almeno 40 anni, mentre i dati sono riferiti a pochi anni e tutto il resto sia una riflessione fatta oggi su ieri con il solo intento di sostenere la validità della proposta.

Si contesta inoltre il lavoro fatto per calcolare l’indice di biodiversità, utilizzato anche qui per dimostrare la non ricchezza di biodiversità di questa zona.

A tal proposito vale la pena ricordare:

La ricchezza in specie (S) è definita come il numero di specie presenti in una comunità. Essa è un importante parametro per analizzare la biodiversità (D): la varietà di organismi viventi, nelle loro diverse forme, e nei rispettivi ecosistemi. Essa comprende l'intera variabilità biologica: di geni, specie, nicchie ecologiche ed ecosistemi.

Definito il parametro N come il numero totale di individui presenti nell'ecosistema; ci sono tre principali indici per quantificare la biodiversità:

Indice di Monk: $D = S/N$

Indice di Menhinick: $D = S/\sqrt{N}$

Indice di Margalef: è la formula più precisa e usata: $D=(S-1)/\log (N)$

Tutti gli indici non hanno un valore assoluto ma un valore relativo al tipo di ambiente considerato. E' bene ricordare che si possono confrontare gli indici di ricchezza solo tra stessi ambienti.

Inoltre non si capisce come mai venga presentata una lunga lista di specie animali censiti nei vari Siti di Natura 2000 ricompresi attorno al sedime aeroportuale e si dica poco o nulla invece dell'area oggetto dell'espansione.

Area che come già ribadito anche durante la precedente procedura di V.I.A. era stata individuata come zone dove intervenire con le mitigazioni e compensazioni del progetto Malpensa 2000, mai realizzate.

Cosa ha comportato per questa zona, in termini ambientali, la non realizzazione di queste opere? Se fossero state realizzate nei tempi stabiliti, cioè oltre vent'anni fa, il proponente avrebbe palesemente raccontato ancora quanto sia degradato questo ambiente?

In riferimento alla zona in grigio "area degradata exrica" non sono stati realizzati interventi di mitigazione e compensazione come la messa a dimora di piante o arbusti dalla scarsa crescita in altezza e che i lavori stessi non sono stati realizzati a regola d'arte.

Da un punto di vista scientifico gli ambienti di brughiera delle zone di Malpensa e Lonate Pozzolo prevedono la presenza storica di tre componenti principali: Calluna Vulgaris, Molinia Arundinacea, Cytisus Scoparius così come documentato dagli studi del Parco del Ticino e dai sopracitati studi.

Sarebbe opportuno che il proponente chiarisse come mai non considera valida la presenza di queste tre specie che appunto caratterizzano da sempre questa zona, paragonandola ad altre zone dove la brughiera è solo quella dove la presenza di Calluna Vulgaris deve essere predominante rispetto alle altre due specie che in nome di non si sa bene quale motivo scientifico, vengono descritte come una minaccia rispetto agli ambiti di brughiera.

La descrizione attuale contenuta nel SIA, è stata volutamente manipolata con il solo intento di sostenere il sacrificio di questa zona a favore dell'allargamento del sedime aeroportuale.

E' del tutto evidente che la non realizzazione delle opere di mitigazione ambientale abbia comportato un danno per queste zone. Inoltre non essendo riuscita SEA ad ottenere un parere ambientale positivo con la precedente procedura di VIA dove l'area di espansione era decisamente più ampia, oggi a fronte della mancata realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione, SEA chiede di potersi allargare poco alla volta con l'obiettivo finale di ampliare nei prossimi anni tutta l'area. Per cui diventano poco credibili le proposte di mitigazione e compensazione previste per il MP2035, così come tutto il monitoraggio che in questi anni non è mai stato fatto rispetto a quanto previsto dal progetto Malpensa 2000.

Lo stesso dicasi per la parte relativa al Paesaggio, dove a fronte dell'elencazione della normativa in esame, si va poi a definire come non modificante il paesaggio visivo la realizzazione di tutte le opere previste all'interno della zona di espansione. Dove tra l'altro la presenza del bosco lungo la S.P.14 serve anche a mascherare la presenza dei capannoni e dell'area aeroportuale.

Interessante poi cogliere gli aspetti negativi della trasformazione del paesaggio causati dallo sviluppo urbano delle realtà presenti lungo l'asse del Sempione, mentre

la trasformazione del paesaggio ad opera dell'aeroporto di Malpensa non sia così negativa per il paesaggio.

Una giustificazione della presenza dell'aeroporto che risulta a chi legge il SIA volutamente forzata anche per quanto riguarda gli aspetti storici o i beni citati che sono ben lontani dall'aeroporto e che non raccontano affatto la zona di espansione dell'aeroporto stesso così come i territori che circondano l'aeroporto stesso.

E' abbastanza stucchevole e non condivisibile il ragionamento che porta queste considerazioni: la motivazione del riconoscimento del notevole interesse pubblico che si fonda sulla valenza estetica, tradizionale, naturale dei luoghi, da un punto di vista percettivo, è fruibile sia da zone interne sia da quelle esterne solo per quel che concerne la "Zona nei comuni di Pombia e Varallo Pombia che amplia il Parco naturale del Ticino e che contiene centri storici di grande interesse" (DM 01-08-1985) e la "Zona di San Giorgio, Casorate Sempione" (DM 10-03-1958).

Lo stesso dicasi per le altre aree prese in considerazione :

Alle restanti aree riportate nella medesima tabella, il riconoscimento del notevole interesse pubblico risiede nella rappresentazione della non comune bellezza del quadro naturale della zona costiera del Fiume Ticino, in Somma Lombardo e Golasecca (DM 05-10-1961) e della singolare bellezza della qualità del Parco Bassetti, Gallarate (DGR n. VIII/009063 del 04-032009) e del Parco Villa Piantanida, Via del Pozzo Vecchio, Cardano al Campo (DM 01-041952) costituendo in tal senso ambiti di notevole significato e valore paesaggistico nel contesto urbano, la cui fruibilità è possibile esclusivamente da aree interne ad essi.

Ragionamento che conduce il proponente a non riconoscere l'alto e notevole riconoscimento di interesse pubblico della zona a sud dell'aeroporto con la brughiera e la strada del Gaggio.

Basterebbe mettersi a contare le centinaia e centinaia di persone che ogni giorno, 365 giorni all'anno, con qualsiasi condizioni meteo percorrono i sentieri minori che attraversano la brughiera, la strada del Gaggio e i suoi boschi.

Non è questo un motivo sufficientemente valido per dimostrare l'interesse pubblico di una zona e che per questo motivo non venga autorizzata l'espansione del sedime aeroportuale che andrà a cancellare e modificare irrimediabilmente una zona dal grande valore sociale?

A tal proposito, basterebbe andare a riconsiderare le Osservazioni presentate da tantissimi cittadini in occasione della precedente procedura di VIA.

In concreto, si contesta tutta la Parte_P2_Stato Attuale, poiché non rappresenta in tutte le sue parti l'esatta fotografia della situazione attuale o punto zero di partenza per preventivamente calcolare gli impatti ambientali dell'opera.

E se la fotografia iniziale dove prendo in considerazione le varie matrici è falsata, saranno di conseguenza falsate le conseguenze sulle matrici stesse.

Si segnala inoltre l'assoluta mancanza di dati e analisi sulla componente relativa ai funghi. Si annoverano da nomenclatura scientifica specie rare o rarissime anche a livello europeo nella zona della brughiera, ma di essi nel SIA non c'è traccia.

Ambiente degradato

Il proponente all'interno del SIA cita e definisce molte volte e a sproposito la brughiera come "ambiente naturale degradato" proponendone la cancellazione.

Quello che manca nella riflessione del proponente è la conoscenza del significato di ambiente naturale degradato e del fatto che seppur degradato il supporto ecosistemico e i servizi ecosistemici che questo ambiente conserva e produce sono sufficienti affinché si intervenga per limitare o far sparire il degrado, piuttosto che cancellare l'ambiente naturale stesso.

La definizione di ambiente naturale degradato o di degrado ambientale è la seguente: con Degrado ambientale si intende il deterioramento dell'ambiente causato dall'impoverimento delle risorse naturali: l'aria, l'acqua ed il suolo, la distruzione di ecosistemi e l'estinzione di flora e fauna selvatica.

Mentre le Nazioni Unite proclamano il degrado ambientale come una delle problematiche ad alto rischio per la popolazione mondiale, il proponente all'interno del Master Plan propone di cancellare irrimediabilmente una parte considerevole dell'ambiente naturale come soluzione per migliorare ambientalmente la zona.

Una vera assurdit  e anche una contraddizione in termini e che viene proposta all'interno del Master come unica soluzione per migliorare la qualit  ambientale delle zone interessate dall'espansione del sedime aeroportuale.

Nel report "La rinaturalizzazione e il risanamento dell'ambiente per la conservazione della Biodiversit " redatto da Ispra emerge come l'esperienza sul campo di "conservazione della biodiversit  e risanamento ambientale delle aree naturali protette e non" sia la strada da perseguire per risolvere i problemi legati al degrado ambientale.

La proposta avanzata nel Master Plan si pone fuori dalla storia e fuori dalla logica che sta spingendo, anche e soprattutto a fronte dei cambiamenti climatici, un approccio completamente diverso rispetto alla conservazione dei suoli, alla tutela e alla conservazione della Biodiversit .

A seguito della Conferenza di Rio de Janeiro (1992) e dei conseguenti accordi multilaterali, viene superato il vecchio concetto di tutela dell'ambiente (essenzialmente rivolto alla salvaguardia di habitat e specie) per passare ad una difesa dinamica della natura, basata sui principi dello sviluppo sostenibile delle realt  economiche locali. Territori prioritari per tali azioni sono stati individuati nelle Aree protette, che vengono cos  ad assumere un ruolo cardine per una nuova politica di gestione maggiormente compatibile con le esigenze degli ecosistemi. Il Sistema delle Aree naturali protette ha assicurato, sino ad oggi, la conservazione in situ del patrimonio naturale nazionale, identificabile in prima approssimazione con la biodiversit , secondo una vera e propria filiera di attivit  (ricerca, recupero e/o risanamento di aree degradate, conservazione di beni naturali, mantenimento dei paesaggi tradizionali, sviluppo economico, formazione professionale, educazione ambientale e comunicazione).

Da quello che si legge nel S.I.A. emerge che il proponente ritiene di essere ancora prima del 1992.

Inoltre, come evidenziato anche in altre osservazioni, la zona interessata dall'espansione del sedime aeroportuale presenta tutte le caratteristiche geomorfologiche, naturalistiche e vegetazionali per diventare un Sito di Interesse Comunitario così come proposto dall'ente Parco del Ticino nel 2011.

SIC-ZPS Brughiere di Malpensa e Lonate

In data 25 ottobre 2011 il Parco Lombardo della Valle del Ticino presentava ufficiale istanza a Regione Lombardia, Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e alla Commissione Europea per l'istituzione di un nuovo Sito di Interesse Comunitario e Zona a Protezione Speciale denominato "Brughiere di Malpensa e Lonate" ai sensi delle Direttive Habitat e Uccelli.

Nella relazione tecnica redatta dal Parco si evince la motivazione fondamentale per cui si richiedeva e si richiede ancora oggi l'istituzione del Sic:

Nel territorio dei Comuni di Lonate Pozzolo e Castano Primo, a sud dell'aerostazione di Malpensa, tra la valle del Ticino posta ad ovest e gli abitati di Lonate e Ferno ad est, si estendono le brughiere di Malpensa e Lonate, le più vaste ed importanti brughiere lombarde, ormai assediate da strade, ferrovie, piste aeroportuali, cave e centri urbani.

Le brughiere, appartenenti per lo più al Demanio Militare, sono costituite da terreno spesso argilloso, sabbioso e povero di humus, colonizzato da una vegetazione tipica, un tempo costituita quasi esclusivamente da piante di brugo e da altre piante arbustive, soprattutto ginestre e biancospini, oggi in parte invasa da specie alloctone quali il ciliegio tardivo e la robinia.

Attività estrattive, insediamenti aeroportuali e dell'industria aeronautica, insediamenti civili e produttivi, hanno completato il quadro di pesante compromissione delle brughiere, da secoli ritenute ambiente ostile perché poco produttivo ai fini umani e quindi da modificare e da piegare con interventi più redditizi.

Solo di recente si è iniziato a guardare alle brughiere con un altro occhio, attento al loro valore naturalistico, ambientale e paesaggistico, includendole in aree protette e cercando di studiarne e comprenderne contenuti biologici ed evolutivi.

Le brughiere dell'alta pianura padana settentrionale, ed in particolare quelle ricadenti nel territorio di Lonate Pozzolo, che sono di gran lunga le più significative per estensione, oggi possiedono per la loro unicità e rarità un elevato valore paesaggistico ed un grande significato ecologico e biogeografico.

La richiesta di istituzione del SIC/ZPS è motivata, quindi, dalla necessità di tutelare un ambiente di grande interesse conservazionistico, quale la brughiera con brugo (*Calluna vulgaris*), riconducibile all'habitat "Lande secche europee", che costituisce ormai un habitat raro in Lombardia, a rischio di scomparsa se non correttamente tutelato e gestito. Contestualmente si vogliono tutelare le centinaia di specie, di cui molte di interesse comunitario, che frequentano tale ambiente e le aree boschive (alcune ascrivibili ad habitat di interesse comunitario) e umide incluse nella proposta di sito.

L'ambito incluso nella proposta di SIC/ZPS è riconosciuto inoltre come strategico per le connessioni ecologiche tra la valle del Ticino, uno dei più importanti e meglio conservati corridoi ecologici di connessione presenti in Pianura Padana e le aree naturali circostanti.

I fenomeni di antropizzazione in atto e quelli in previsione di realizzazione in tale area - e tra essi si cita l'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa, unitamente all'assenza di forme di gestione mirate alla conservazione degli habitat di interesse rilevati, rischiano di comprometterne definitivamente la sopravvivenza, determinando così la perdita di un patrimonio naturalistico e storico-culturale di grande valore.

Numerosi sono gli studiosi e gli appassionati che in quest'area hanno condotto ricerche e studi, in parte promossi dal Parco del Ticino, che danno conto della grande ricchezza specifica di questi ambienti e che hanno permesso di avere un quadro aggiornato e attendibile sulle presenze vegetazionali e faunistiche riportate nel Formulario allegato.

Fra gli elementi di maggiore rilievo si ricorda che:

- L'ambito che si intende tutelare comprende uno degli habitat di brughiera, ormai raro in Italia, più estesi e meglio conservati della Pianura padana;
- Il biotopo delle Brughiere di Malpensa e Lonate si trova ai margini meridionali della distribuzione dell'habitat "Lande secche europee";
- l'area presenta, per quanto concerne l'avifauna, un valore di diversità specifica tra i più elevati in Lombardia, con 218 specie rilevate, di cui 52 sono di interesse comunitario e di queste ultime 7 sono nidificanti; malgrado la superficie relativamente limitata, tra gli oltre 200 siti Natura 2000 della Lombardia tale sito risulta infatti secondo come numero di specie di interesse comunitario solo al SIC e ZPS "Lago di Mezzola e Pian di Spagna".
- l'area è sito di importanza internazionale per il Succiacapre, specie di elevata priorità di tutela a livello europeo e risulta essere la più importante a livello nazionale come luogo di sosta per l'Averla piccola. Tra le specie migratrici e svernanti di interesse comunitario nell'area è stata inoltre rilevata la presenza di tutti e 7 gli Ardeidi di interesse comunitario, e 14 Falconiformi;
- L'avifauna nidificante di interesse comunitario comprende, in particolare la Moretta tabaccata, una specie di interesse comunitario minacciata a livello globale, che ha qui uno dei pochi siti riproduttivi a livello nazionale e l'unica popolazione nidificante di Cavaliere d'Italia tra Lombardia e Piemonte al di fuori dell'area delle risaie;
- per quanto riguarda gli altri taxa, la brughiera di Malpensa rappresenta per la Lucertola campestre il limite settentrionale dell'areale di distribuzione globale della specie; in brughiera sono state rinvenute due specie di lepidotteri, Hipparchia semele, una specie a distribuzione montana mai segnalata in precedenza nel Parco e il lepidottero Coenonympha oedippus, considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione e trovata in riproduzione per almeno due anni di fila. E' nota in quest'area la presenza di Lycaena dispar, lepidottero incluso nell'Allegato II della Direttiva Habitat.

Si ritiene che l'istituzione di questo Sito e le azioni che deriveranno dal Piano di Gestione che verrà all'uopo predisposto, oltre a rafforzare la rete ecologica locale e regionale, contribuiranno a salvaguardare la biodiversità locale e a contrastare i fenomeni di degrado e antropizzazione in atto, in linea con gli obiettivi individuati dall'Unione Europea per migliorare lo stato della biodiversità.

Di contro, non estendere le misure di tutela previste per i siti Natura 2000 all'area individuata rischia di determinare, in assenza di misure di conservazione adeguate, una grave perdita di biodiversità e un degrado ecosistemico che la "Strategia europea per la biodiversità fino al 2020" recentemente pubblicata, mira invece a contrastare.

Le Brughiere di Malpensa e Lonate ricoprono un ruolo strategico anche da un punto di vista delle connessioni ecologiche a livello locale, provinciale, regionale; secondo la Rete Ecologica Regionale, considerata una infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale, l'area risulta infatti inserita in diversi ambiti: la Valle del Ticino, un'area ad elevata naturalità (la brughiera), un corridoio primario e un importante varco da mantenere per garantire gli spostamenti della fauna.

Gli studi condotti dal Parco dal 2011 in avanti così come i monitoraggi hanno evidenziato e confermato la ricchezza di biodiversità legata agli ambienti di brughiera. Biodiversità che sarà destinata a sparire se verrà cancellato e modificato completamente nelle sue caratteristiche naturali l'ambiente che le ospita.

A fronte di questa inerzia di Regione Lombardia, il proposto SIC non ha potuto vedere la luce. Dalle analisi e dalla documentazione scientifica redatta, siamo di fronte ad un potenziale caso di violazione delle Direttive Habitat e Uccelli qualora si perdesse per sempre l'habitat delle brughiere.

Inoltre non sarebbe da escludere che se fosse stato autorizzato il SIC oggi ci sarebbero tranquillamente le condizioni, per l'istituzione di una Zona a Conservazione Speciale ai sensi della lettera I, Articolo 1 della Direttiva Habitat: Zona speciale di conservazione: un sito di importanza comunitaria designato dagli Stati membri mediante un atto regolamentare, amministrativo e/o contrattuale in cui sono applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino, in

uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle popolazioni delle specie per cui il sito è designato.

E' del tutto evidente, che la proposta di ampliamento del sedime aeroportuale sia irricevibile e che invece debba essere attivato dagli enti preposti questo percorso di conservazione delle brughiere di Malpensa e Lonate.

A maggior ragione, se si considera che le due situazioni conservazione degli habitat di brughiera e aeroporto possono continuare a coesistere. Anzi mentre la realizzazione dell'espansione del sedime aeroportuale renderà impossibile la realizzazione sia del SIC che della ZCS, è del tutto evidente che la realizzazione del SIC e della ZCS non precluderà in nessun modo l'attività aeroportuale.

Biodiversità

Si contesta l'affermazione contenuta nel SIA che esistano piccoli lembi di brughiera che stanno scomparendo. Pag 69 SNT

Si contesta inoltre la suddivisione tra gli habitat di pag.70 che è smentita da altre tabelle e cartografie presenti nel S.I.A

Si contesta la costruzione delle tabelle di Correlazioni azioni – fattori impatti allorché a fronte dello scavo di sbancamento, approntamento e presenza di aree di cantiere si ipotizzando solo dei potenziali impatti mentre è evidente che si procede a sbancare un terreno vado a sottrarre e distruggere habitat e biocenosi.

Lo stesso dicasi per la frammentazione della connettività e della rete ecologica della zona di espansione allorché verranno realizzati il nuovo tracciato della S.P. 14 o ci saranno nuove aree pavimentate a cemento e asfalto.

Questi impatti ci saranno e non saranno assolutamente potenziali.

Lo stesso discorso è legato alla funzionalità degli habitat allorché si considera la loro distruzione totale o parziale solo potenzialmente dannosa. Mentre è evidente che tale sottrazione o distruzione totale o parziale comporterà una perdita di valore degli ecosistemi rendendo difficile ad esempio i movimenti della fauna.

Sempre rispetto alla Modifica della connettività ecologica non si considera veritiera l'affermazione contenuta a pag. 72 SNT:

Ai fini della stima di questi effetti è opportuno considerare il ruolo che gli habitat, interessati dall'ampliamento dell'aeroporto, rivestono nel sistema della rete ecologica: la maggior parte dei essi, infatti, ha subito grandi modificazioni in termini di patrimonio vegetale compromettendo la loro valenza ecologica. Essi costituiscono piuttosto un ecomosaico, formato da singoli frammenti e tasselli che, se opportunamente valorizzati e riconnessi alla maglia ecologica del contesto in cui si inseriscono, potrebbero essere funzionali alla riconnessione locale del territorio e alla sua valorizzazione. Le specie vegetali che caratterizzano tali sistemi verdi sono prevalentemente costituite da vegetazione infestante ed esotica che, in quanto tale, non genera effetti positivi e può funzionare da corridoio ecologico negativo facilitando il trasferimento di specie vegetali o animali alloctone e favorendo lo sviluppo di specie marginali e generaliste. In conclusione, si può affermare che gli interventi previsti dal Piano di sviluppo aeroportuale comporteranno una riduzione esigua degli elementi areali della rete ecologica locale. Tale condizione consente di ritenere l'effetto relativo all'intervento nel Parco trascurabile sulla componente naturalistica ed ecosistemica.

Rispetto alla tematiche wildlifestrike si contesta il paragone tra gli atteggiamenti e le misure messe in atto all'interno del sedime aeroportuale e quanto avviene in un ambito squisitamente naturale al di fuori di esso.

Non è minimamente paragonabile la gestione del verde di una realtà privata e una realtà molto più grande e pubblica.

Idem è assolutamente sconsiderato utilizzare fuori dal sedime aeroportuale le tecniche utilizzate per la gestione ecologica del sedime. Gestione che di ecologico non ha nulla come l'uso di insetticidi per controllare le popolazioni di invertebrati, il trattamento periodico con erbicidi lungo la recinzione.

Queste pratiche all'esterno non solo sono da vietare ma costituiscono un potenziale danno ambientale.

Rispetto alle misure di mitigazione, pag.73 SNT, queste sono assolutamente insufficienti nella descrizione delle procedure che dovrebbe essere invece più precisa e completa.

Non sappiamo e molto probabilmente non lo sa nemmeno il proponente, come gestire la fase 1 quando si parla di miglioramento degli habitat di brughiera. Lo stesso dicasi per la fase 2 e la fase 3.

Ma è soprattutto rispetto alla fase 1 che si deve porre l'attenzione vista la grande fragilità e particolarità che l'habitat di brughiera racchiude.

Alternative

Le alternative allo sviluppo extra sedime aeroportuale del Master Plan 2035 sembrano ad una prima ipotesi costruite su un vero confronto di dati che permettono di individuare le ipotesi migliori da un punto di vista economico, sociale ed ambientale.

Ad una lettura più approfondita invece si evince che la triade di parametri presi in considerazione per valutare le varie alternative sia invece fortemente sbilanciata verso gli interessi economici. E' interessante inoltre far notare come il concetto di "consumo di suolo vergine" venga valutato in maniera diversa se all'interno del sedime aeroportuale attuale o al di fuori dello stesso, dando un valore maggiore a quello interno al sedime mentre il consumo fuori dal sedime viene definito trascurabile, così come gli "impatti sul territorio" vengono definiti importanti se si verificano sul territorio interno del sedime e trascurabili se invece impattano sul territorio esterno al sedime.

L'alternativa zero così come viene raccontata nel MP2035 rappresenta semplicemente la volontà del proponente di "considerare valide" tutte le previsioni dello sviluppo del traffico aereo passeggeri e merci redatte nel corso di questi decenni. Previsioni che puntualmente si sono rivelate "falsate e gonfiate" e che soprattutto non tengono in considerazione le conseguenze dei cambiamenti climatici che stanno impattando notevolmente anche sul traffico aereo.

Sarebbe interessante che la Commissione valutasse inoltre quanto nel corso degli ultimi vent'anni, tutte le previsioni fatte "da chi deve farle per poter vendere gli aerei" e non da enti terzi si siano rivelate lontane dalla realtà. Certo non si può imputare loro di non aver la "sfera di cristallo" per predire il futuro, ma immaginare sviluppi sempre in crescita mentre in tutto il mondo la popolazione che utilizza mezzi di trasporto alternativi all'aereo è in forte crescita.

A tal ragione, vale la pena ricordare un esempio sempre relativo all'aeroporto di Malpensa, dove uno studio del 1998 aveva previsto che nel giro di un decennio l'aeroporto tra lavoratori diretti e indotto avrebbe prodotto qualcosa come 200.000 posti di lavoro. Nella sua massima operatività, Malpensa aveva tra diretto e indotto prodotto solo 38.000 posti di lavoro.

Inoltre, come si evince anche dalla Relazione Istruttoria redatta al termine della precedente procedura di VIA sul Master Plan Aeroportuale di Malpensa, emerge che "L'opzione zero deve tenere in considerazione anche l'eventuale non incremento del numero dei voli, oltre che al mancato incremento infrastrutturale dell'aeroporto".

Inoltre manca completamente l'analisi delle questioni ambientali esistenti oggi che potremmo considerare opzione zero qualora non si verificasse l'aumento o il non aumento dei voli così come previsto dal MP2035.

Lo stesso dicasi sulla costruzione delle alternative prese in considerazione per giungere alla scelta di ritenere come ipotesi alternativa quella di individuare all'esterno del sedime aeroportuale a Sud l'unica zona dove espandere il sedime aeroportuale.

La soluzione 1 dimostra quanto alcune delle ipotesi siano state "messe" sul tavolo solo per confermare la soluzione ottimale dell'espansione verso Sud.

Lo stesso dicasi per l'ipotesi 3, 4, 5, 6.

Interessante invece le considerazioni che si fanno sull'ipotesi 2, area individuata dal precedente Master Plan come zona per la realizzazione della futura terza pista.

Oggi anche se la terza pista non viene citata direttamente è evidente che il proponente ritenga utile "vincolare" questa area l'unica area che garantisce – nel

lungo termine – la possibilità di realizzare un potenziamento delle infrastrutture di volo e che quindi si ritiene “strategicamente” indispensabile mantenere libera da nuovi insediamenti. Interessante però che queste considerazioni non vengano fatte quando si tratta di spostare il futuro tracciato della S.P.14 nella zona a sud in piena brughiera le tratto compreso tra il tracciato della SS.336 e l’area di espansione. Area che ospiterà come da precedente Master Plan la futura terza pista.

Di fatto l’ipotesi 2 sarebbe l’unica percorribile all’interno del sedime aeroportuale. Questo comporterà però da parte del gestore la rinuncia alla realizzazione di una terza pista.

Alla luce della riduzione dello sviluppo del traffico aereo, causata anche dalla vicenda COVID19 è del tutto realistico ipotizzare e immaginare che l’ipotesi di una nuova pista costituisca un’ipotesi oggi decisamente fantasiosa e al di fuori di qualsiasi razionale pianificazione che tenga in considerazione il Piano Nazionale del Trasporto Aereo.

L’ipotesi 8 è quella che è stata anche suggerita al termine del precedente iter di VIA, qualora rimodulando il precedente MP si ipotizzava uno sviluppo su una piccola porzione di 90 ettari.

In questo caso si tratterebbe di rimodulare capannoni già esistenti e costruiti senza consumare suolo vergine e raro come quello della brughiera.

Non sarebbe nemmeno necessario prevedere l’acquisizione di tutta la zona fino all’attuale rotonda con Via Molinelli, ma basterebbe la zona già oggi interessata dai capannoni.

Se nel precedente Master Plan erano previste tutta una serie di opere per permettere agli aeromobili di raggiungere la terza pista (che prevedeva i decolli verso nord e atterraggi da Sud) non si capisce perché non si possano costruire le opere interne al sedime aeroportuale per raggiungere la zona 8.

Le problematiche circa lo spostamento della SP.52 sono ridicole, visto e considerato che l’attuale SS.336 percorre lo stesso percorso per cui sarebbe eventualmente solo

da prendere in considerazione la realizzazione o l'allargamento del sovrappasso attuale sulla SS.336 che conduce all'ingresso della Cargo City.

L'analisi finale degli indicatori ambientali presi in considerazione per individuare la migliore ipotesi è abbastanza "fantasiosa" e fa emergere come l'analisi sia stata costruita ad hoc per sostenere la validità della scelta finale fatta dal proponente.

Il n.1 "Emissioni atmosferiche" giudica equivalente e peggiore le due ipotesi e giudica invece migliore la terza ipotesi quella della zona a Sud.

Quindi ci stanno suggerendo i tecnici di SEA che un aereo Cargo emette meno emissioni di CO2 in base alle zone dell'aeroporto dove si trova?

La n.3 relativa al "consumo di suolo" invece supera ogni logica. Come si fa considerare le 3 ipotesi allo stesso modo, quando una prevede la costruzione su suolo già urbanizzato, idem la seconda anche se vi è una parte nella proposta di suolo vergine e la 3 (quella scelta) dove invece viene completamente cementificato suolo vergine?

Il ridicolo si raggiunge nell'analisi n.5 "Interferenze con aree ad elevata naturalità" quando la scelta prospettata che va a cancellare una parte importante dell'Habitat di brughiera viene definita migliorativa ma solo a seguito di un progetto di miglioramento ambientale che presenta scarsissimi risultati di risultato proprio per le caratteristiche particolare geomorfologiche e pedologiche dell'ambito di brughiera.

Nuovo tracciato S.P.14

L'eventuale ampliamento verso sud del sedime richiederà però una deviazione di ca. 1 km della S.P. 14; il nuovo tracciato stradale è stato previsto subito oltre il futuro perimetro dell'aeroporto e dovrà coprire un percorso di ca. 2,2 km per riconnettersi – in corrispondenza delle due estremità – ai tratti di sede stradale che rimarranno inalterati. Il nuovo tracciato ipotizzato per la S.P.14 risulta tutto in superficie, senza necessità di realizzare manufatti particolari (tratti in trincea, sovrappassi o altro).

Si ritiene invece opportuno programmare e realizzare già in prima fase l'intero tracciato modificato finale della S.P. 14, così da evitare inutili sprechi di risorse.

Questo aspetto comporterebbe una distruzione della connessione e della rete ecologica dell'area della brughiera, così come la realizzazione del nuovo tracciato stradale non tiene conto delle conseguenze in termini di traffico veicolare, inquinamento da gas di scarico delle automobili e degli aerei, che non è vero che producono emissioni differenti in base alla zona del sedime aeroportuale in cui si trovano, in una zona naturalisticamente importante, unica e rara e soggetta inoltre alla presenza di persone che percorrono questi sentieri a contatto con la natura.

Questa situazione di tranquillità sarà definitivamente perduta con la realizzazione dell'espansione verso sud del sedime aeroportuale.

Il proponente nella riflessione sull'ipotesi di spostamento del tracciato della S.P. 14 si accorge che nella zona ci sono "habitat pregiati".

E' interessante leggere che le considerazioni e le riflessioni fatte per individuare il tracciato meno impattante e più rispettoso degli habitat naturali non sia le medesime individuate per sostenere l'ipotesi di realizzare verso sud la nuova zona cargo.

Questo si evince anche analizzando la tavola T19 delle reti ecologiche allorché la zona a sud dell'attuale sedime aeroportuale viene considerata "frammentata" e importante solo per i varchi presenti, mentre una rete ecologica dovrebbe essere considerata nella sua interezza a fronte dei servizi ecosistemici che offre.

Patrimonio culturale e storico-testimoniale

In riferimento al Punto D e alla potenziale valorizzazione territoriale dell'ambito di intervento preme rimarcare come l'analisi fatta dal proponente circa le presenze storiche e i conseguenti Temi – Identità TI.02, TI.03 e TI.04 siano poco rispettosi della situazione attuale e della storia locale e siano invece più volti a raccontare una storia quella aeroportuale che negli ultimi vent'anni è entrata in conflitto con la realtà territoriale in cui l'aeroporto è inserito.

Non si capisce la ratio utilizzata per identificare questi temi, non si comprende nemmeno come questi si possano relazionare con la storia locale quando si cita e si racconta l'Ipposidra come "territorio vocato al trasporto a servizio di Milano" quando la stessa Ipposidra serviva per altro.

Realtà quella dell'Ipposidra che oggi non esiste più e che ha pochissimi reperti sul territorio lonatese.

La realtà sociale della brughiera e della Via Gaggio, così ben raccontata da libri di storia locale, pagine wikipedia, pubblicazioni online rappresenta un vero unico territoriale che unisce le caratteristiche naturali uniche della Brughiera con un museo a cielo aperto che racconta la storia locale e gli avvenimenti che qui sono accaduti.

Non viene nemmeno citato e/o preso in considerazione l'Ecomuseo della Brughiera e di Via Gaggio, una istituzione culturale formata dal Comune di Lonate Pozzolo, dal Comune di Ferno e dal Comune di Nosate e dalle associazioni: Viva Via Gaggio, Pro loco di Lonate Pozzolo, Pro Loco di Nosate, Fiaccolata Nosatese, Cavalieri del Fiume Azzurro, Agricola Valticino e Consorzio Gora Molinata con il fine di assicurare, all'interno di un ambito territoriale definito e con la partecipazione attiva della popolazione, delle comunità locali, di istituzioni culturali, scientifiche e scolastiche, le funzioni di cura, gestione, valorizzazione e salvaguardia del patrimonio culturale e paesaggistico locale rappresentativi di un ambiente, dei modi di vita e delle loro trasformazioni.

Questa combinazione comporta che la strada del Gaggio e la brughiera siano quotidianamente frequentati da tantissimi ciclisti, persone a piedi, scolaresche etc.

Gli impatti sociali di questa rimodulazione posticcia, con perdita di habitat, che prevede il progetto corrono il serio rischio di cancellare per sempre caratteristiche uniche e introvabili.

E questo è in controtendenza rispetto alla strategia "concepire gli interventi di inserimento ambientale e territoriale come strumenti volti a ricostruire e rafforzare quelle relazioni materiali e immateriali che sono in grado di incrementare la qualità dell'ambiente e della vita delle collettività locali".

L'idea stessa di immaginare una ricucitura sentieristica tra il settore est e il settore sud è abbastanza fantasiosa. In primis perché già oggi i sentieri sono presenti e sono interrotti dalla S.P. 14 nel tratto che non sarà interessato dallo spostamento.

Quindi cosa si va a ricucire se questi esistono già oggi e non si potranno riallacciare? Poiché l'attraversamento a raso sulla S.P.14 non sarà assolutamente modificato.

La riconfigurazione del tracciato della S.P.14 con la realizzazione di un Polo Funzionale così come lo Spotting Point a sud rappresentano due esempi di deturpazione dell'ambito naturalistico e paesaggistico della zona.

Sono due realtà assolutamente fuori contesto e soprattutto fuori dalla logica di conservazione e valorizzazione di un ambiente naturale dove la presenza umana dev'essere la meno impattante possibile.

L'obiettivo di rendere questa zona una sorta di "area attrezzata a verde" è il più grande insulto alla logica e alla razionalità umana. Un ambiente naturale così come la strada del Gaggio rappresenta già oggi occasione di socialità che però a differenza di quanto previsto dal MP sono rispettosi dell'ambiente in cui sono inserite.

Immaginare zone a parcheggio, rotonde e strutture volte ad ospitare funzioni sociali, svago, tempo libero e ristorazioni significa non essere in grado di leggere la storia di un territorio ma immaginare di rendere un ambiente naturale "finto e posticcio" tipico dei parchi giochi moderni.

Il Polo Funzionale con i due nuclei, gli spazi aperti e quelli al chiuso con il "ponte panoramico" sulla brughiera sono una presa in giro per la storia e la natura di Lonate Pozzolo e del Parco del Ticino.

Ci si chiede come mai gli Spotting point non vengano individuati e realizzati all'interno del sedime aeroportuale.

Nel progetto inoltre si ipotizza una ricostruzione dei sentieri e della rete sentieristica oggi esistente nella zona della brughiera e in collegamento con la strada del Gaggio.

L'impressione è quella di immaginare non più dei sentieri naturali, ma dei percorsi pedonali tipici appunto delle realtà come Mirabilandia o Gardaland che di naturale e naturalistico non hanno assolutamente nulla.

La rete attuale dei sentieri che collegano la frazione di Tornavento con la Lonate Pozzolo e la vallata del Ticino e che hanno come asse portante e fondamentale la strada del Gaggio non sono stati minimamente analizzati dal proponente che immagina una ricostruzione solo funzionale al Polo polifunzionale ma non inseriti nel contesto più ampio oggi esistente.

Inoltre il sentiero di Majù, che corre parallelo alla strada del Gaggio e raggiunge quella che oggi è la rotatoria tra la S.P. 14 Via Molinelli con la S.P. 527 verrà cancellato in buon parte poiché ricompreso nell'area di sviluppo del sedime aeroportuale.

Di questo sentiero, così come degli altri sentieri minori che attraversano la zona a sud dell'attuale sedime aeroportuale nella documentazione non si trovano, segno della grande attenzione messa dal proponente nel raccontare in maniera corretta ed esaustiva la zona interessata dall'espansione del sedime.

Analisi dello Stato dell'Ambiente e interventi sulla Brughiera.

In riferimento alla Parte 2 del SIA Lo stato attuale e l'Opera e in riferimento all'Allegato A8_BIODIVERSITA' emerge una profonda diversità di approccio alla descrizione della situazione attuale dell'area rispetto alle stesse identiche analisi fatto soltanto meno di dieci anni fa in occasione della precedente procedura di V.I.A..

Si contesta in primis il poco spazio temporale per una corretta analisi dell'evoluzione della qualità della componente floristica e vegetazionale e la sua evoluzione.

Nella descrizione non si tiene in considerazione l'apporto prodotto dalla presenza dell'aeroporto sul degrado vegetazionale, il caso relativo al Danno Ambientale scaturito dalla Sentenza Quintavalle come la procedura di infrazione 2012/4096 ex EU Pilot 1509/10/ENVI ci segnala l'esatto contrario.

Per l'attuale SIA:

I dati sono stati raccolti attraverso rilievi in campo eseguiti tra il 2015 e il 2019.

Gli studi botanici sono stati eseguiti tra il 2016 e il 2019 dall'Agr. Dott. Vegini Emanuele e in parte dal Dott. Martignoni Marco della Bird Control Italy S.r.l.

Gli studi sulla fauna sono stati eseguiti tra il 2015 e il 2016 Università di Pavia Dipartimento di Scienze della Terra e dell'Ambiente.

Inoltre, da una lettura attenta e da un confronto tra i documenti presentati all'interno del precedente SIA (oggetto di integrazioni volontarie e ulteriori modifiche avanzate dal proponente) e quello attuale emerge come a distanza veramente di pochi anni lo stesso ambiente naturale, le stesse matrici prese in considerazione descrivano due ambienti completamente diversi tra loro.

Non solo, anche le schede descrittive degli habitat o delle specie animali presi in considerazione per sostenere la validità della proposta non descrivono in maniera razionale e sufficientemente precisa e puntuale il territorio.

Sembra che l'aeroporto di Malpensa e il suo carico inquinante non siano mai esistiti così come sembra che la presenza dell'aeroporto sia l'unica positiva e in grado di salvaguardare gli ambienti naturali.

Non si condivide inoltre il fatto che venga fatto un confronto tra la piccola parte di brughiera presente all'interno del sedime aeroportuale che è un ambiente naturale destinato a morire poiché racchiuso all'interno di una realtà inaccessibile e assolutamente non connesso con la rete ecologica esistente e la parte di brughiera oggi presente nella zona.

Va ricordato anche il valore sociale e "pubblico" degli ambienti naturali e dei servizi ecosistemici che questi offrono alla collettività.

Scriva ancora il proponente nell'attuale SIA:

Come detto l'area oggetto di espansione del sedime aeroportuale corrisponde all'area con gli elementi potenzialmente più interessanti sotto l'aspetto naturalistico grazie anche al minor disturbo antropico, che normalmente favorirebbe il mantenersi

delle condizioni ottimali delle comunità, ma nel caso della brughiera può risultare dannoso in quanto è proprio la presenza dell'uomo, gli sfalci e la sua utilizzazione a permetterne la persistenza...Pag. 152 SIA Parte 2 Lo stato attuale e l'Opera.

Sono inoltre da contestare le seguenti identificazioni:

- Habitat 4030 "Lande secche europee".

- Habitat 4030 ben conservato, dove *Calluna vulgaris* rappresenta l'unica specie dominante

- Habitat 4030 degradato, in cui *Calluna vulgaris* è codominante insieme ad altre specie come *Molinia arundinacea*, *Cytisus scoparius*, e *Rubus* sp.

- Vegetazione erbaceo arbustiva.

- Ex brughiera, rappresentata da aree un tempo occupate dalla brughiera, ma che oggi risultano compromesse e quasi del tutto scomparse.

- Molinieti dove la specie dominante è *M. arundinacea*

- Ginestreti dove *Cytisus scoparius* rappresenta la specie dominante.

- Popolamenti di *Pteridium aquilinum*.

- Boscaglia (vegetazione ecotonale): dove le specie arboree nell'ex-brughiera hanno ormai preso il sopravvento su quelle arbustive, costituendo popolamenti di giovani alberi. Tali aree rivestono importanza ecologica essendo aree in evoluzione.

- Habitat 9190-B "Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur*", occupanti la porzione Ovest, a perimetro delle brughiere.

- Habitat 9160 "Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale", localizzati nelle porzioni Nord ed Est.

Poiché ogni habitat contribuisce alla coerenza globale della zona presa in esame e contribuisce al rafforzamento della rete ecologica stessa.

La descrizione inoltre, oltre a presentare l'Habitat EX BRUGHIERE che non esiste scientificamente, tende a considerare slegati e non connessi questi habitat.

Si contesta a tal proposito inoltre la difficile lettura della cartografia predisposta dal proponente all'interno del SIA.

C'è poi un aspetto da non sottovalutare che riguarda gli interventi precisi e puntuali che il proponente dice di voler mettere in atto per la riforestazione, la salvaguardia e il miglioramento così come la ripiantumazione della brughiera.

Questo aspetto, le tecniche da utilizzarsi, i periodi di intervento, così come l'eventuale utilizzo di mezzi meccanici, agenti fisici o chimici è assolutamente ASSENTE nella documentazione.

L'ipotesi della ricostruzione degli ambiti di brughiera era già stata oggetto di osservazioni durante la precedente procedura di V.I.A.

La ricostruzione o il miglioramento degli habitat di brughiera, ad oggi, costituisce una delle pratiche più rischiose e dannose poiché il risultato dell'ottenimento di un accettabile risultato è positivo in pochissimi casi.

Scrivendo a tal proposito la Commissione Tecnica V.I.A nella relazione istruttoria del precedente Master Plan:

INTERVENTI PER IL RIPRISTINO DELLA BRUGHIERA: in linea generale non si ritiene corretto l'approccio con cui sono stati progettati tali interventi [...] -

Si conferma anche per l'attuale proposta la stessa considerazione formulata a suo tempo;

Inoltre:

Si ritiene che la scelta localizzativa degli interventi per il ripristino della brughiera comporti danni alle specie che attualmente vivono e frequentano le aree, sottraendo superfici a vegetazione aperta spontanea con peculiari funzioni ecologiche.

E ancora:

Si evidenzia inoltre che non sono stati trattati importanti argomenti come ad esempio il fatto che la brughiera non possa instaurarsi su qualsiasi tipo di suolo, che la competizione con altre specie vegetali possa portare al fallimento dell'attecchimento, che è fondamentale il monitoraggio delle piante per verificarne l'attecchimento e

sviluppo, che la gestione delle aree ripristinate sia sostanziale per la riuscita della ricostituzione e che è necessario prevedere un dettagliato cronoprogramma della manutenzione delle piante negli anni successivi all'impianto. La brughiera attuale è infatti il risultato di interazioni tra processi naturali e attività antropiche tradizionali ed esistono effettive difficoltà nel sostituirla con una coltivazione ex-novo in aree attualmente occupate da altri habitat e popolate da specie direttamente dipendenti da essi.

A tal proposito è opportuno citare un progetto di riqualificazione floristica delle brughiere promosso dal Parco del Ticino con la collaborazione del Centro Flora Autoctona e di ERSAF (biennio 2011-2012).

Nell'ambito di tale progetto, il monitoraggio delle piante messe a dimora in alcuni siti di intervento ha evidenziato infatti che:

- le condizioni ecologiche locali e le condizioni geomorfologiche sono fondamentali per il buon esito dell'intervento;
- per la riuscita della ricostituzione è necessaria attenta e organizzata gestione della brughiera stessa.

Infine si richiama quanto scriveva la Commissione Tecnica per il precedente Master Plan e che si può applicare anche all'attuale progetto:

Il Proponente afferma che "il ripristino di questo habitat diviene quindi uno degli interventi prioritari delle misure di mitigazione". Si evidenzia infine che tale intervento non faccia parte delle misure di mitigazione ma delle compensazioni in quanto si andrebbe a ricostituire in altre aree un habitat che verrebbe sottratto dalla realizzazione dell'opera.

Inoltre se il proponente

Si ritiene invece opportuno programmare e realizzare già in prima fase l'intero tracciato modificato finale della S.P. 14, così da evitare inutili sprechi di risorse.

Mentre gli interventi di mitigazione, compensazione, ripristino dei soprassuoli, riforestazione e ricostruzione degli habitat saranno previsti in seconda e terza fase è del tutto evidente che si andrà a realizzare una frattura insanabile a livello di rete

ecologica. Inoltre non sono stati minimamente valutati gli impatti che il cantiere per la realizzazione della nuova Area Cargo avranno su una zona già fortemente soggetta a nuove forme di inquinamento come il nuovo tracciato della S.P.14.

Se al proponente sta così a cuore il valore ambientale della brughiera, mantenga il sedime aeroportuale nella situazione attuale, rinunci per sempre all'espansione verso sud del sedime, e sostenga anche economicamente la richiesta di istituzione del SIC/ZPS "Brughiere di Lonate e Malpensa" così come proposto dal Parco del Ticino.

SIC che nel suo Piano di Gestione dovrà contenere tutte le indicazioni pratiche per il miglioramento e la conservazione degli habitat di brughiera nella sua interezza e non solo per piccole parti come individuato dal proponente.

Finalità della VIA con il Master Plan e componente SALUTE

In riferimento al SIA, predisposto dal proponente, emerge quanto l'impianto utilizzato per sostenere la validità ambientale del progetto sia in netto contrasto con le finalità dello strumento V.I.A. così come riformulato nel Titolo I - PRINCIPI GENERALI PER LE PROCEDURE DI VIA, DI VAS E PER LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA E L'AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE (AIA), all'articolo 4. Finalità.

In modo particolare rispetto all'articolo 4 comma 3

La valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione.

Ma soprattutto rispetto al contenuto della lettera b, comma 4 che cita:

b) la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita, provvedere al

mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita. A questo scopo essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente decreto, gli impatti ambientali di un progetto come definiti all'articolo 5, comma 1, lettera c); (lettera così sostituita dall'art. 1 del d.lgs. n. 104 del 2017)

A tal proposito si segnala che la parte relativa alla matrice SALUTE presenta moltissime lacune circa la quantità e la qualità dei dati presi in considerazioni per la fotografia dello stato attuale della situazione territoriale.

Questo comporta anche delle errate valutazioni degli impatti del progetto.

In riferimento all'esposizione a rumore e inquinamento atmosferico, primis si contesta:

- l'uso dei dati solo relativi al 2018 e il previsionale 2035:

Manca tutta l'analisi relativa al periodo 1998 – 2013 denunciata anche durante la precedente procedura di VIA. L'aeroporto di Malpensa è stato autorizzato senza una procedura di VIA e il Decreto D'Alema che superava il parere negativo relativo alla procedura di VIA per il trasferimento dei voli di Linate a Malpensa è stato completamente disatteso escluso la parte relativa alla delocalizzazione.

Delocalizzazione avvenuta a seguito dell'affermazione del principio che "la residenza (antecedente al 1998) non era più compatibile con le rotte di decollo e atterraggio".

Utilizzare i singoli dati del 2018 a fronte di quanto la popolazione ha subito a partire dal 1998 è assolutamente fuorviante.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico si contesta il monitoraggio di due inquinanti: pm10 e Biossido d'Azoto.

Anche in questo caso non vengono presi in considerazione i dati epidemiologici messi a disposizione dalla ATS di Varese in occasione della precedente procedura di VIA, così come non vengono presi in considerazione altri inquinanti monitorati da studi realizzati dal Parco del Ticino, dal Comune di Casorate Sempione o ricompresi nella documentazione relativa alla Causa Quintavalle.

Qui emerge come la concezione “tempo” di operatività di una infrastruttura, allorché costruita e resa operativa senza una Valutazione di Impatto Ambientale, sia fondamentale per dare una corretta descrizione della situazione attuale sulle matrici ambientali individuate nel SIA e sulle loro interazioni.

Emerge anche per questa documentazione una considerazione che da sempre viene riportata in ogni SIA prodotto dal proponente dove si da per scontato e assodato che “il parco degli aerei si sta trasformando e gli aerei di futura generazione saranno meno rumorosi e meno inquinanti”.

Si riporta a tal proposito una valutazione espressa dalla Commissione VIA per la precedente procedura di VIA che è assolutamente condivisibile e confermata anche per questo SIA:

“I modelli prescelti per le simulazioni partono da presupposti, tutti da dimostrare, che nello scenario futuro ci 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”.

Inoltre si ribadiscono queste considerazioni circa la componente salute umana:

- Quando si parla di SALUTE è essenziale fare riferimento alla definizione OMS che definisce la salute come “uno stato di benessere fisico, psichico e sociale, e non una mera assenza di malattia o infermità” Per essere considerati sani, quindi per stare bene, bisogna sentirsi bene con se stessi e con l’ambiente nel quale si è inseriti.
- Si evidenzia che la maggior parte delle ricadute dirette sulla salute potrebbe interessare la popolazione dei Comuni più prossimi all’aeroporto, tuttavia effetti meno diretti potrebbero essere ipotizzati anche in aree più distanti rispetto a tale ambito territoriale.
- Lo stato di salute delle popolazioni in questo SIA non è valutato in modo puntuale; non vengono prese in considerazione le informazioni epidemiologiche a disposizione, difatti mancano le considerazioni sul periodo 1997-2009 già oggetto di osservazioni durante la precedente procedura di VIA.

- La suddivisione solo per sesso e fasce d'età non è criterio sufficiente per arrivare ad avere un quadro razionale ed esaustivo sulle caratteristiche della popolazione interessata.
- Sempre sullo Stato della Salute della popolazione si evidenzia come manchino tutta una serie di indicatori della salute individuati dal progetto ECHI della UE quali ad esempio: i consumi sanitari per farmaci (ansiolitici, antiasmatici, etc), i dati specifici di mortalità e di patologia (cfr. es. Registro Tumori della Provincia di Varese e Novara).
- Si nota inoltre che il SIA non evidenzia problematiche per il rispetto dei limiti di legge in relazione agli inquinanti atmosferici valutati, nonostante un incremento del numero dei movimenti aerei (passeggeri e merci)
- Risulta poco comprensibile la scelta di non prendere in considerazione il PM2.5, il Benzopirene e gli IPA Idrocarburi Policiclici Aromatici (cancerogeni per l'uomo) o i COV Composti Organici Volatili ed altri inquinanti come previsto dal Decreto Legislativo 155/2010.
- È appurato anche da evidenze scientifiche che numerosi sono gli inquinanti atmosferici che possono avere implicazioni sulla salute umana. L'inquinamento atmosferico agisce quale determinante di salute ambientale ed è in grado di determinare rilevanti effetti di natura sanitaria. Questo nel SIA e nelle valutazioni non è assolutamente contemplato. I principali inquinanti atmosferici di interesse per la salute sono gli ossidi di azoto, ossidi di zolfo, il monossido di carbonio, le polveri sottili, gli IPA, l'ozono. Questi possono determinare danni sull'organismo umano attraverso meccanismi diversi e di natura diversa quali azione infiammatoria, irritante, cancerogena, tossica. Queste modalità variano in relazione non solo all'età e al sesso ma anche la tipo di inquinante, alla concentrazione e alla durata dell'esposizione. Soprattutto quest'ultima non viene presa in considerazione dal SIA.
- L'area dove insiste l'aeroporto di Milano Malpensa è classificata dalla D.gr n.2605 del 30 novembre 2011 come zona A Pianura ad elevata urbanizzazione (ex zona A1 E A2 della DGR 5290/2007) e costituisce pertanto un ambito

critico per il potenziale impatto sulla salute umana determinato dall'inquinamento atmosferico.

- Per la fattispecie rumore invece si sottolinea che gli effetti sulla salute possono variare in uno stesso soggetto a seguito di esposizioni protratte nel tempo e per dosi di rumore crescente.
- Il Decreto d'Alema prevedeva lo stop dei Voli Notturni. Stop ribadito inoltre dal parere legale fornito da ANCAI Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali italiani dal titolo avente come oggetto: validità dei Decreti Presidenziali DPR n°496 del 11/12/1997 e n° 497 del 9/11/1999 sulla regolamentazione dei voli notturni dalle 23.00 alle 6.00, dove oltre a ribadire la piena validità dei Decreti Presidenziali si evidenzia che i voli notturni possono essere autorizzati solo da apposito decreto del Min. Ambiente di concerto con il Min. della Infrastrutture e Trasporti, sentiti Regioni ed Enti Locali territorialmente competenti.
- Anche per la componente rumore si denuncia l'assoluta mancanza del fattore "tempo" relativamente all'esposizione al rumore degli aerei in decollo che le popolazioni sopportano dal 1998 ad oggi.

Si contesta quindi tutta l'impostazione sulla Salute Umana. Ci si chiede come mai non è stata realizzata una VIS, così come lo stesso proponente aveva annunciato trionfalmente in una serie di incontri pubblici propedeutici alla realizzazione del SIA del Master Plan 2035.

La Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS)

La VIS è un procedimento che ha lo scopo di valutare gli impatti che un progetto, ma anche un piano o programma (n.d.r.: piani e programmi sono oggetto della Valutazione Ambientale Strategica "VAS", disciplinata dagli articoli 11 e seguenti del Codice dell'Ambiente), può avere sulla salute umana.

Come si è visto in precedenza, la VIA si applica solo a determinati progetti (e non a qualsiasi progetto). Inoltre, da più parti si è segnalato come il fattore salute umana sia stato spesso tenuto in scarsa considerazione nell'ambito di casi pratici di applicazione della VIA.

Anche per tali motivi, si è sentita l'esigenza (in diversi paesi del mondo, come anche in Italia) di elaborare la VIS, che può essere incardinata nella VIA (come prevede il Codice dell'Ambiente per le tipologie di progetti di cui si è detto al precedente articolo) oppure essere svolto in maniera indipendente.

I lavori a suo tempo coordinati dal Dott. Fabrizio Bianchi si sono subito interrotti di fronte alla professionalità messa in atto dal coordinatore del gruppo di lavoro il quale voleva approfondire seriamente e in maniera rispettosa della normativa il lavoro a lui affidato.

Molto probabilmente, una VIS coordinata con la V.I.A. e la V.I.C avrebbe confermato quanto ribadiamo da tempo e cioè che in termini di inquinamento acustico, inquinamento atmosferico, peggioramento delle condizioni di salute e peggioramento della qualità della vita questo territorio non è più assolutamente in grado di sopportare gli aumenti di traffico stradale e traffico aereo conseguenti allo sviluppo del traffico aereo oggetto sia del precedente e sia dell'attuale Master Plan.

Paesaggio

La descrizione della componente paesaggio, così come di conseguenza le analisi degli impatti, oltre a non tenere conto della tipologia paesaggistica dei dintorni dell'aeroporto è impostata nell'ottica di una giustificazione della presenza dell'aeroporto che va salvaguardato da un punto di vista paesaggistico rispetto al sistema naturale qui presente.

Non si concorda inoltre con l'analisi degli impatti allorché il paesaggio naturale verrà sostituito dalla visuale di una lunga fila di capannoni, cemento e asfalto, e questo è giustificato dal fatto che la parte restante sarà di qualità ambientale migliore.

Il quadro scenico oggi esistente della brughiera è un unicum ambientale con una serie di quinte teatrali formate da boschi, da aperture che aprono lo sguardo fino al Monte Rosa. Un domani queste quinte saranno costituite dai capannoni (15 metri di

altezza), il nuovo tracciato stradale della S.P.14, la rete e il filo spinato della recinzione aeroportuale.

Dove si veda questa qualità ambientale, francamente risulta di difficile comprensione.

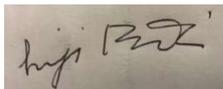
Per questo motivo, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

SI CHIEDE

**che venga ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO sullo Studio di
Impatto Ambientale relativo al progetto AEROPORTO DI MILANO MALPENSA
– MASTER PLAN 2035**

Lonate Pozzolo, 9 gennaio 2022

Firma

A rectangular box containing a handwritten signature in black ink, appearing to be 'Luigi Bizz'.