



Direzione e Uffici

Milano, 16 settembre 2022

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale valutazioni ambientali
Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

**OGGETTO: Osservazioni alle integrazioni volontarie presentate dal
proponente nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto
Ambientale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan
aeroportuale 2035"**

Considerazioni introduttive

Il FAI – Fondo per l'Ambiente prende atto della necessità di ampliare l'area cargo dell'aeroporto di Malpensa, ma a seguito delle integrazioni volontarie del proponente, interviene nel procedimento, volendo affermare che l'intervento proposto non risponde alla migliore tra le diverse soluzioni di progetto.

La soluzione n. 7 individuata dal proponente (fig. 1) comporta infatti l'espansione verso sud del sedime aeroportuale, che cancellerà 44 ettari di brughiera. La proposta contenuta nelle integrazioni volontarie, a conti fatti, mantiene la stessa area impermeabilizzata della proposta iniziale.

FAI – Fondo per l'Ambiente Italiano ETS

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

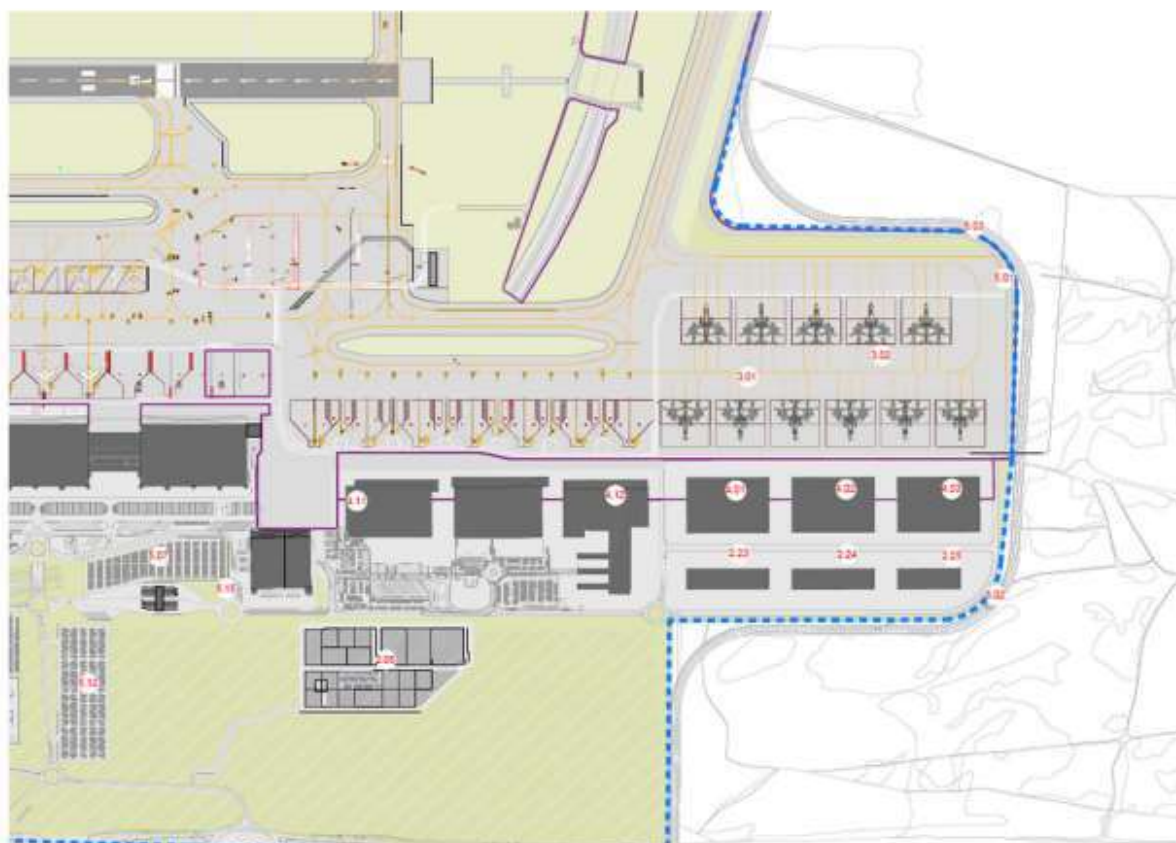


Fig. 1

La proposta comporta impatti ambientali irreparabili in termini di consumo del suolo e perdita di aree naturali pregiate e si contrappone a 2 soluzioni meno impattanti e compatibili con la *safety* aeroportuale, la n. 2 e la n. 2a, che si sviluppano all'interno del sedime aeroportuale esistente¹. Impatti che, paradossalmente, vengono addirittura ampliati con le compensazioni

¹ Sulla *safety* si veda la proposta alternativa avanzata dal Parco Ticino Lombardo redatta in uno studio assieme a una società specializzata nel settore aeroportuale.

concertate nel Protocollo di Intesa con i comuni del Consorzio Urbanistico Volontario (CUV), allegato alle integrazioni volontarie (di seguito Protocollo).

Non a caso il Parco Lombardo della Valle del Ticino, nei cui confini è incluso l'aeroporto, e l'Ente di Gestione delle Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore non hanno siglato il protocollo per la contrarietà alla soluzione n. 7. Contrarietà è stata espressa anche dalla maggioranza dei comuni presenti nell'area, esclusi da un confronto che non è stato condotto né nella forma del dibattito pubblico, né negli spazi istituzionali previsti per l'approvazione di un accordo di scala vasta.

L'impatto sulla biodiversità

La soluzione n. 7 produce effetti su di un contesto culturale e ambientale di profilo internazionale, riconosciuto nel 2002 come Riserva della Biosfera (MAB) dall'UNESCO e recentemente ampliato nelle sue dimensioni diventando Riserva della Biosfera "Ticino Val Grande Verbano".

Il fiume Ticino, con la sua valle, è inoltre un biocorridoio di importanza internazionale, una connessione ecologica tra il nord Europa e il Sud Europa, tra le Alpi e le Prealpi e l'Italia peninsulare, il cui valore è riconosciuto dalla presenza attiva dei due parchi regionali lombardo e piemontese.

La frammentazione degli habitat è uno dei principali impatti che minacciano l'integrità di questo corridoio ecologico e la proposta, se realizzata, porterà proprio a una sensibile frammentazione degli habitat. L'intervento produrrà un fortissimo effetto barriera in direzione est-ovest, cui si dovrà aggiungere l'effetto barriera generato dalla nuova SP14 che correrà lungo i nuovi confini, sempre a scapito della brughiera, lasciando isolate le aree tra la SP14 e i confini della nuova area cargo.

Tutto ciò creerà anche una ulteriore interferenza verso sud, che andrà ben oltre i nuovi confini, causata dal rumore e dall'inquinamento del traffico stradale e della manovra degli aerei nei nuovi spazi cargo.

Anche il Protocollo, che diventa una sorta di appendice della proposta, avrà – con le infrastrutture *extra sedime* previste – evidenti effetti di frammentazione degli habitat e di

perdita di funzioni agricole (spazi seminaturali) che nella procedura con cui si è scelta la proposta n. 7 non vengono contabilizzati.

Oltre al fenomeno della frammentazione, è innegabile il danno diretto causato dalla soluzione individuata.

Circa 25 dei 44 ettari di brughiera interessati dalla soluzione sono di riconosciuto interesse conservazionistico a livello comunitario (ai sensi della Direttiva 43/92/CEE, Direttiva Habitat) con il nome “Lande secche europee” (European drylands– cod. 4030). Lo riconosce lo stesso Masterplan 2035 nel suo documento *INT-105 Pianificazione strategica degli interventi di compensazione*, cioè “la presenza di habitat di elevato valore conservazionistico, ma in parte più o meno degradati”.

Per drylands (“zone aride”) si intendono aree quali praterie e brughiere con suoli sabbiosi o ghiaiosi, non adatte alle attività agricole e spesso abbandonate, ma importantissime per l’ecosistema e quindi per la salute delle specie animali, vegetali e dell’uomo.

I rilievi dell’Università di Pavia hanno peraltro confermato nell’area oggetto di espansione del sedime, oltre all’habitat 4030, anche la presenza degli habitat 9190 (*Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con Quercus robur*) e 9160 (*Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell’Europa centrale del Carpinion betuli*).

La soluzione n. 7 quindi impatterà pesantemente in un’area definita ad alta e molto alta idoneità ecologica.

Non solo: si interviene così su uno dei più estesi e importanti resti delle brughiere lombarde che nel 1833 si estendevano su circa 6.400 ettari e che oggi si estendono su una superficie stimata complessiva e residuale di soli 240 ettari.

La perdita di brughiera interessata dall’espansione verso sud sarà pari, in un solo colpo, a circa un quinto dell’esiguo totale rimasto. Il danno deve essere, infatti, contestualizzato anche nella dinamica storica della pesante involuzione che questo tipo di habitat ha subito in Lombardia, laddove vi sarebbe la necessità, invece, di conservare i luoghi planiziari reliquali identitari di questo paesaggio del tutto peculiare.

Sull’importanza ecologica della brughiera fanno testo i dati dichiarati dal progetto LIFE Drylands (LIFE18 NAT/IT/000803 – www.lifedrylands.eu) ideato e condotto dall’Università di Pavia (Dipartimento di Scienze della Terra e dell’Ambiente):

- a livello faunistico, per quanto concerne l'avifauna, nell'area sono state rilevate 228 specie, delle quali 78 nidificanti. Le specie di interesse comunitario sono 56, tra cui ad esempio, Succiacapre, Averla piccola, Falco pecchiaiolo. Molto importante è anche la presenza di una farfalla, la Ninfa delle Brughiere (*Coenonympha oedippus*), e di una libellula, l'invernina delle Brughiere (*Sympecma paedisca*), entrambe di interesse comunitario, nonché la presenza di comunità licheniche terricole assai rare in Pianura;

- l'area delle Brughiere di Malpensa e Lonate presenta inoltre una composizione floristica particolare che la differenzia dalle brughiere tipicamente centro-europee. Offre, pertanto, un'occasione unica di studio e monitoraggio degli effetti dei cambiamenti climatici.

Il consumo di suolo

La soluzione scelta dal proponente non è solo ad alto impatto ambientale, ma comporta anche un insostenibile consumo di suolo, soprattutto se rapportata alle altre due soluzioni alternative scartate.

A seguito delle integrazioni volontarie del proponente, si nota che viene introdotta una limitazione del perimetro del nuovo sedime, ma questa riguarda appunto il perimetro, mentre viene lasciata inalterata l'area di espansione dell'area cargo nelle sue dimensioni di superficie impermeabilizzata.

Come per l'impatto sulla biodiversità dell'area, anche per il consumo di suolo, le soluzioni n. 2 e n. 2a sfruttano principalmente il sedime aeroportuale esistente, riducendo drasticamente l'impatto. La soluzione n. 7 comporta anche il nuovo tratto di SP14 lungo il nuovo perimetro (seppur ridotto dopo le integrazioni volontarie), che non sarebbe necessario nelle altre 2 soluzioni, che si confermano pertanto decisamente a minore impatto generale.

Rispetto al calcolo di consumo del suolo, va anche notato che le integrazioni volontarie sono pervenute a seguito di un protocollo tra i Comuni del CUV (non tutti i Comuni territorialmente interessati dalla presenza dell'aeroporto), ENAC, SEA, Regione e Provincia di Varese, che viene allegato alle integrazioni volontarie stesse.

Il protocollo è frutto di una negoziazione avvenuta per superare le criticità espresse sulla soluzione n. 7 da quella porzione di territorio firmataria e, quindi, rappresenta l'impegno a

realizzare nuove infrastrutture stradali come contropartita dell'espansione a scapito della Brughiera. Le opere previste nel protocollo sono agganciate al Masterplan nella sua funzione di quadro di riferimento, pur essendo *extra sedime*: opere che produrranno, dunque, una quota aggiuntiva di consumo di suolo. Tale quota aggiuntiva è tutta da imputare alla scelta della soluzione n. 7, ma non viene conteggiata nelle valutazioni dei parametri tra questa e le altre 2 soluzioni scartate.

Sarebbe opportuno a questo punto includere nella valutazione di impatto anche gli effetti generati *extra sedime* dalla soluzione n. 7 e rivedere alla luce di questi nuovi dati la comparazione tra le diverse soluzioni proposte, eventualmente riaprendo la procedura di VAS sul Piano.

Inoltre, non è possibile che a livello di Piano Nazionale del sistema degli Aeroporti si introducano principi ormai diffusamente condivisi, come la necessità di riduzione del consumo e del degrado del suolo e la conservazione del patrimonio di biodiversità, e poi si debba qui contestare la soluzione n. 7 del Masterplan, che appare del tutto disallineata rispetto alle indicazioni del quadro di riferimento nazionale, e in contrasto con i valori di tutela ambientale consolidati e sempre più fortemente ribaditi negli allarmi della comunità scientifica in tema di crisi ambientale.

I dati presentati nel rapporto del 26 luglio 2022 a cura del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) "Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici" sono un grido d'allarme forte e chiaro: "Con una media di 19 ettari al giorno, il valore più alto negli ultimi dieci anni, e una velocità che supera i 2 metri quadrati al secondo, il consumo di suolo torna a crescere e nel 2021 sfiora i 70 km² di nuove coperture artificiali in un solo anno. Il cemento ricopre ormai 21.500 km² di suolo nazionale, dei quali 5.400, un territorio grande quanto la Liguria, riguardano i soli edifici che rappresentano il 25% dell'intero suolo consumato (...) Tra il 2006 e il 2021 il Belpaese ha perso 1.153 km² di suolo naturale o seminaturale, con una media di 77 km² all'anno a causa principalmente dell'espansione urbana e delle sue trasformazioni collaterali che, rendendo il suolo impermeabile, oltre all'aumento degli allagamenti e delle ondate di calore, provoca la perdita di aree verdi, di biodiversità e dei servizi ecosistemici, con un danno economico stimato in quasi 8 miliardi di Euro l'anno".

Un fondamentale attore per lo sviluppo del territorio come l'aeroporto di Malpensa, e così Enac e ancor di più Regione Lombardia dovrebbero operare nella consapevolezza di un quadro ambientale già in netto peggioramento, per non aggravarlo, per dare invece il loro importante contributo per migliorarlo.

Considerazioni sulle compensazioni

La scelta della soluzione n. 7 è decisamente onerosa in termini di compensazioni. È un altro punto a favore delle soluzioni n. 2 e 2a.

Le compensazioni della proposta iniziale erano evidentemente insufficienti rispetto al danno ambientale, come viene indicato anche nelle premesse del Protocollo stesso (*“segnatamente l'eccessivo consumo di suolo in relazione all'ampliamento dell'area cargo”* – pag. 6), ed infatti quella proposta aveva in sé una componente paradossale: si sceglieva di cementificare una parte consistente di un habitat giudicato dai proponenti stessi *“di elevato valore conservazionistico”*, offrendo a compensazione interventi di restauro della brughiera rimanente.

Le opere che si aggiungono con il Protocollo vengono subordinate al parere positivo della VIA e crescono nella scala territoriale al livello provinciale. Crescono anche come paradosso: per far accettare ad alcuni comuni l'eccessivo consumo di suolo a scapito della brughiera si concorda la realizzazione ex novo di tre tangenziali, due bretelle, due varianti e un ampliamento di una via esistente, generando così ulteriore consumo di suolo e frammentazione di habitat (fig. 2).

Non è questa la sede per valutare le singole opere previste nel Protocollo, ma certamente il fatto che:

- il protocollo stesso mette in relazione queste opere con il superamento delle criticità che il territorio aveva espresso sulla soluzione n. 7;
- il proponente ha inserito il Protocollo nella relazione di accompagnamento, sia in allegato, sia a commento nel testo della stessa (Masterplan aeroportuale 2035 Modifiche progettuali e integrazioni documentali volontarie predisposte in seguito alle osservazioni formulate sulle integrazioni trasmesse in data 16/11/2021 INT-101 Relazione di Accompagnamento);

fa sorgere il dubbio che sia stato creato uno scenario nuovo attorno alla soluzione n. 7, di maggiore complessità, i cui impatti saranno sicuramente diversi da quelli inizialmente esaminati in sede di valutazione di impatto ambientale nel suo confronto con le altre due soluzioni.

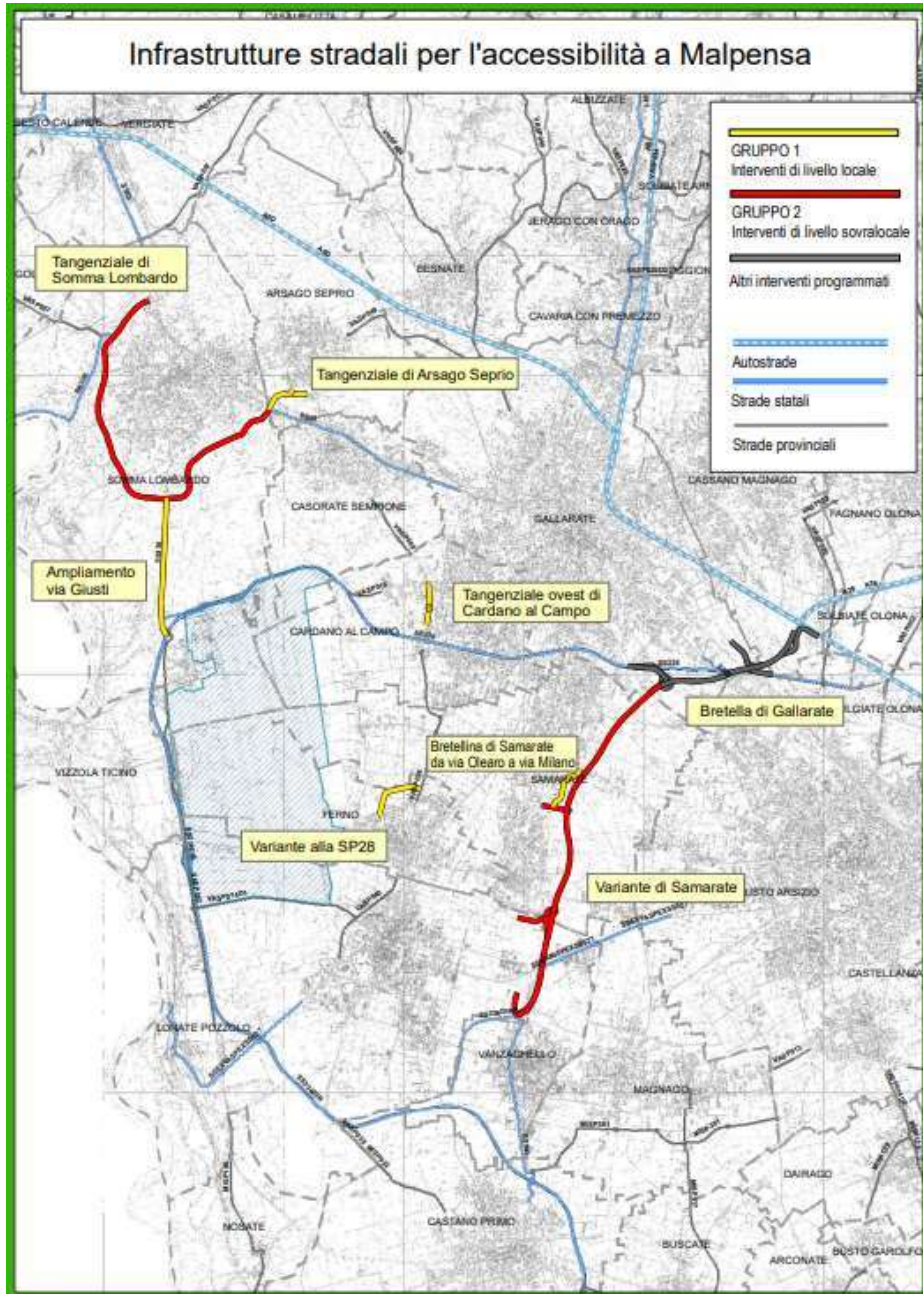


Fig. 2

Con il Protocollo vengono aggiunte altre compensazioni, ma fanno riferimento a porzioni “verdi” già esistenti all’interno del sedime, come le aree verdi che saranno trasformate in prati fioriti o quelle che verranno aperte al pubblico. In termini ecologici, rispetto alla negatività corrispondente alla perdita dell’ecosistema pregiato, un intervento sul verde già esistente ha un impatto positivo pari a zero.

Conclusioni

Per le ragioni espresse, il FAI – Fondo per l’Ambiente Italiano ritiene che la soluzione n. 7 non sia accettabile, viste le alternative n. 2 e n. 2a, meno impattanti e comunque coerenti con la *safety* aeroportuale.

Il FAI segnala anche il mutato quadro a contorno della soluzione 7, con le opere infrastrutturali previste dal Protocollo, che acquisiscono valore tra le parti proprio se il parere di VIA sulla soluzione n. 7 sarà positivo. Questo significa che sarebbe necessario pesare la valutazione di impatto tra le soluzioni n. 7 e 2/2a alla luce anche degli interventi previsti dal Protocollo, messi dal proponente stesso in relazione esclusiva alla soluzione n. 7.

Milano, 16 settembre 2022

Daniele Meregalli



Responsabile Ufficio Ambiente e Sostenibilità

FAI - Fondo per l’Ambiente Italiano ETS