

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

### Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

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

*(Barrare la casella di interesse)*

Il Sottoscritto **Aldo Marco Verner**

in qualità di legale rappresentante della Associazione **Lipu Odv**

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

### PRESENTA

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

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

Aeroporto di Milano Malpensa – Masterplan 2035 – **Codice procedura (ID\_VIP/ID\_MATTM): 5359**

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

### OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

### ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il testo delle osservazioni della **Lipu** è allegato al presente modulo (**Allegato 3**)

---

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

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

## ELENCO ALLEGATI

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Osservazioni della Lipu ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D. Lgs. 152/2006 nell'ambito procedura di VIA per l'Aeroporto di Milano Malpensa – Masterplan 2035 (codice procedura (ID\_VIP/ID\_MATTM): 5359)

Luogo e data

Parma, 3 ottobre 2022

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante  
  
(Firma)



## Allegato 3

Spett.le  
Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la  
Qualità dello Sviluppo  
PEC: [va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

### **OSSERVAZIONI di Lipu nell'ambito procedura di VIA n. 5359: Aeroporto di Milano Malpensa – Masterplan 2035 (codice procedura (ID\_VIP/ID\_MATTM): 5359)**

Di seguito vengono presentate le osservazioni di Lipu alla Valutazione di incidenza nell'ambito della procedura di VIA del progetto "Aeroporto di Milano Malpensa – Masterplan 2035".

#### **1. Inquadramento storico**

##### **1.1. La Valutazione di impatto ambientale (VIA)**

Ci preme in via preliminare affrontare il tema più generale legato alla legittimità del progetto proposto da SEA nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale in oggetto (di seguito "VIA 2020"), considerando che questa non può essere slegata dalle procedure VIA precedentemente effettuate in merito a proposte di sviluppo dell'aeroporto di Malpensa (*in primis* quella del 1999). Non ci sembra, infatti, un esercizio anacronistico ricordare che l'attuale configurazione dell'aeroporto di Malpensa è il risultato di una serie di decisioni che hanno portato a un incremento del traffico aereo e veicolare indotto incompatibile con un territorio caratterizzato da aree con una notevole valenza ecologica, la cui conservazione risulta tanto più essenziale data la compresenza di numerose attività antropiche e di una densa rete infrastrutturale che ha causato una forte frammentazione ambientale. A testimonianza di ciò, di seguito riportiamo la cronistoria di quanto avvenuto.

L'attuale configurazione dell'aeroporto di Malpensa è infatti legata al DPCM del 13 dicembre 1999 (c.d. "D'Alema", di seguito "DPCM 1999"), grazie al quale è stato possibile il superamento del parere negativo di compatibilità ambientale (DEC-VIA-1999\_4231 del 25 novembre 1999, di seguito "DEC VIA 1999"), rilasciato nell'ambito di una VIA *ex post*.

D'altra parte, lo stesso DPCM 1999 non fa che prendere atto di quanto già deciso a Essen nel 1994, quando l'aeroporto di Malpensa è stato inserito nella rete TEN in assenza di una preliminare valutazione ambientale.

Rileggendo il DEC VIA 1999 sul "Potenziamento dell'aeroporto di Malpensa per livelli di traffico aereo superiori alla soglia dei 12 milioni di passeggeri anno", nel considerato si legge che:

1. il limite di cui in oggetto era stata stabilito nel Piano regolatore aeroportuale di 'Malpensa 2000', elaborato nel 1985 e approvato nel 1987, che "definiva uno scenario di riferimento all'anno 2005 così articolato: ● passeggeri: **12.000.000/anno** (media: 33.000/giorno); ● movimenti aeromobili: **100.000/anno** (media: 277/giorno); ● busy day: 40.000 passeggeri/giorno e **400 movimenti/giorno**".

2. nella decisione del Consiglio dei Primi Ministri della Comunità Europea (Essen, 1994) **“a Malpensa viene riconosciuto un ruolo strategico per lo sviluppo europeo e il progetto viene riconosciuto come uno dei 14 progetti prioritari del Trans European Network. Ciò ha significato un impulso alle prospettive di sviluppo del traffico** essendo il ruolo di Malpensa passato da importante aeroporto internazionale e intercontinentale ad aeroporto Hub del sud-Europa, ovvero aeroporto di connessione e smistamento del traffico”. [...] **“La decisione di trasformare il progetto Malpensa aeroporto intercontinentale point to point ad aeroporto Hub rappresenta un fattore determinante per il notevole incremento del traffico aereo, e conseguentemente degli impatti territoriali del progetto, con riferimento sia alla situazione attuale (804 movimenti/giorno) che alla ipotizzata situazione futura di breve (944 movimenti/giorno) [...]. Quella decisione, dunque, doveva e poteva configurarsi quale modifica sostanziale del progetto valutato nel 1987, come tale dare avvio ad una nuova procedura di VIA ex art. 6 l. 349/86, atteso che quando fu presa (1994) la procedura era già operante da sette anni”**.

3. Nel DEC VIA si legge ancora che quando finalmente il Ministro dei Trasporti acconsente alla richiesta del Ministro dell'Ambiente di assoggettare il progetto di Malpensa 2000 a VIA, avanzata anche dalla VII Commissione Parlamentare, dal Consiglio Regionale Lombardo e ribadita dal Servizio VIA, e soprattutto **dopo l'apertura dello scalo (25 ottobre 1998)**, **“al momento della presentazione dello studio di impatto ambientale la situazione del traffico aereo era quantitativamente e qualitativamente diversa da quella ipotizzata e valutata nel piano regolatore del 1985”**. [...] **“Con il primo trasferimento dei voli da Linate sono già stati superati i livelli di traffico medio e di punta previsti dal PR aeroportuale dal 1987. Prendendo come riferimento il dato gennaio 1998, il traffico mensile risulta aumentato del 220% già nell'ottobre stesso anno, del 560% nel novembre e del 577% nel gennaio 1999. Le previsioni contenute nelle integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale determinano per il gennaio 2000 un incremento, sempre su base gennaio 1998, dell'824% dei movimenti mensili e medi giornalieri”**.

**Quindi, siamo ben oltre il limite dei 12 milioni di passeggeri/anno stabilito dal Piano regolatore aeroportuale di “Malpensa 2000” approvato nel 1987.** Rileggendo i dati sull'incremento del traffico di allora e soprattutto considerato che un tale incremento è stato sottoposto a VIA solo ex post e che il DPCM 1999 ha autorizzato tale sviluppo superando il parere negativo del Ministero dell'Ambiente, viene da chiedersi come sia possibile oggi, in termini di opportunità e come vedremo anche di legittimità, proporre un Masterplan che prevede come scenario base al 2035 circa **38 milioni di passeggeri/anno (quasi 41 milioni al 2038) e oltre un milione di tonnellate/anno di merci** (Allegato 1, integrazioni del 10/11/2021).

Senza considerare poi che il DPCM 1999, pur superando l'esito del DEC VIA 1999, negativo in quanto **i livelli di inquinamento atmosferico e acustico non erano compatibili con il territorio**, individuava un quadro prescrittivo che indicava una serie di azioni ed adempimenti finalizzati a **minimizzare lo scenario di impatto ambientale: “resta confermato il trasferimento dei voli, programmato dal prossimo 15 dicembre 1999, così come concordato con la Comunità europea. In relazione a quanto sopra, saranno subito attivate, con il concorso di tutte le istituzioni interessate, le misure già individuate al fine di ridurre l'impatto ambientale al di sotto di quello attuale. Ogni ulteriore decisione sarà subordinata ad una verifica dell'efficacia delle misure adottate e della situazione degli ambiti territoriali interessati”** (DPCM 1999).

Nell'allegato al DPCM vengono elencate le misure individuate: A “Interventi immediati sulle condizioni di esercizio”; B “Interventi immediati di mitigazione e controllo”, C “Ulteriori interventi di mitigazione e controllo”, D “Interventi di medio termine”.

Il Decreto del Ministero dei Trasporti del 3 marzo 2000 (c.d. “Decreto Bersani”) verifica e attesta il positivo adempimento dei punti A, B, e C.

Al contrario, durante il procedimento di VIA avviato nel 2011 la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, nel corso di una riunione istruttoria con il proponente svoltasi il 30/10/2012, evidenzia alcune criticità sull'ottemperanza di quanto prescritto al punto D del DPCM 1999 e di quanto indicato nel Piano del Verde di Malpensa 2000: *"la Commissione [...] **non ritiene sia stata compiutamente ottemperata la prescrizione D (...) del DPCM 13/12/1999** [...] in particolare lo stesso DPCM afferma che: **"Ogni ulteriore decisione sarà subordinata ad una verifica dell'efficacia delle misure adottate e della situazione degli ambiti territoriali interessati"**. Dalle dichiarazioni del proponente risulta che il Piano del Verde previsto dal Piano territoriale d'Area Malpensa 2000 sia stato attuato soltanto all'interno del sedime aeroportuale e in un progetto pilota esterno, mentre il Piano prevede anche interventi a **NORD, EST e SUD**"* (cit. in Relazione istruttoria - VIA e VAS, di seguito "Relazione istruttoria CTVIA 2011").

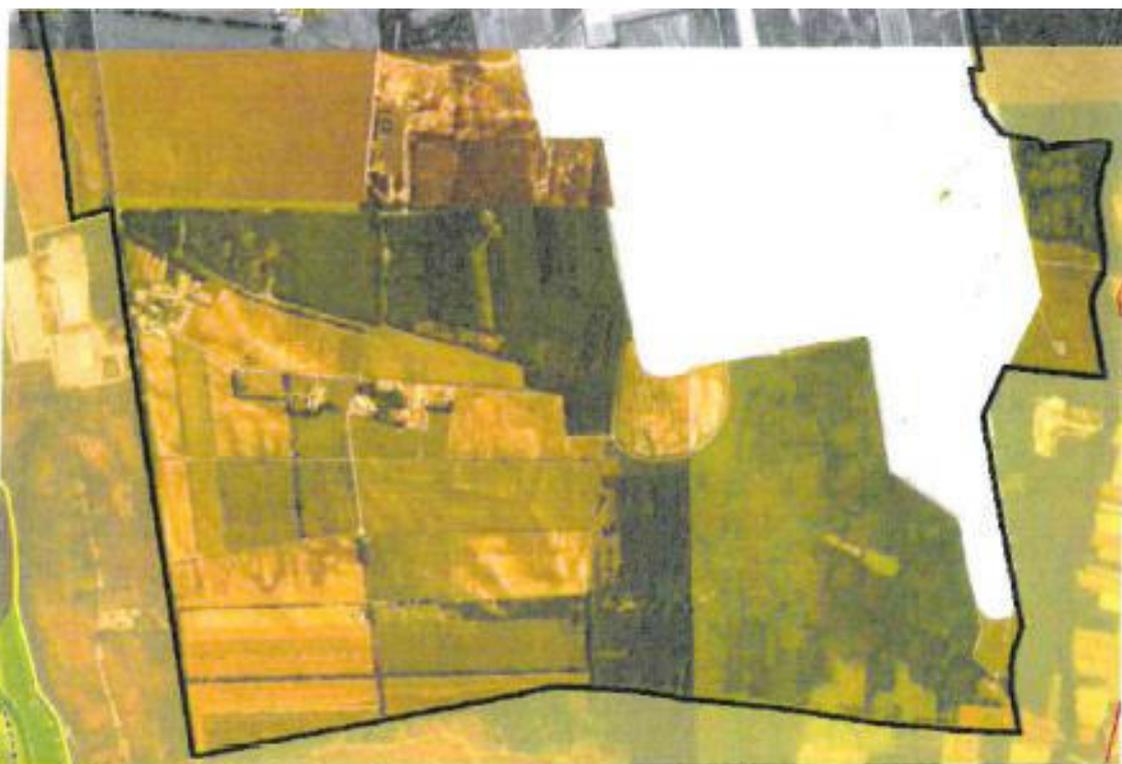
Nel 2011 SEA propone infatti di espandersi proprio nelle aree individuate nel Piano del Verde di Malpensa 2000 per interventi prioritari di mitigazione/compensazione, non può quindi attuare quanto originariamente previsto dal Piano. L'espansione a sud, infatti, allora come oggi, insiste sull'area che, secondo il Piano del Verde, era destinata alla **"conservazione della brughiera"** (intervento mai realizzato), un'area che peraltro nel 2011 è stata oggetto della proposta di riconoscimento come SIC/ZPS "Brughiere di Malpensa e di Lonate" da parte del Parco Lombardo della Valle del Ticino; così come SEA non ha provveduto alla realizzazione della **fascia forestale di protezione prevista al punto D del DPCM 1999**.

Tanto che SEA nel documento "Approfondimenti ambientali" (INT-VOL-003, VIA 2011) presentato nella documentazione integrativa dell'aprile 2012, dati gli approfondimenti richiesti nell'ambito del procedimento, aveva effettuato una verifica dello stato di attuazione degli interventi previsti nel **Piano del Verde di Malpensa 2000** (che ricordiamo sono a carico di SEA), dalla quale si evince che il proponente ha realizzato tutti quelli previsti su aree nella sua disponibilità; al contrario, tra gli interventi su proprietà di Enti e soggetti pubblici non risultano effettuati, in particolare, le "migliorie forestali per il recupero dei boschi" e la "conservazione della brughiera" (Demanio militare). Per gli interventi previsti su proprietà privata, SEA rimanda alla stesura di un **Nuovo Documento Strategico di Integrazione Ambientale** per una verifica sullo stato di attuazione e per una conferma della validità degli stessi *"finalizzata anche al recupero, in forma diversa, di quella porzione di interventi originariamente previste dal Piano del Verde del progetto Malpensa 2000 sulle aree militari e non ancora realizzati"*.

**A distanza di circa dieci anni**, nell'Allegato 26 alle integrazioni del novembre 2021 "Sintesi delle attività svolte relative alle indicazioni riportate nel DPCM del 13 dicembre 1999 così detto Decreto D'Alema", di nuovo si torna a verificare l'attuazione degli interventi previsti dal DPCM 1999 e dal Piano del Verde.

E ancora per accertare che **la realizzazione della fascia forestale di protezione non è mai avvenuta**: nel par. 4.7, il proponente, relativamente al sottoinsieme D.6 delle prescrizioni di cui al punto D del DPCM 1999, sostiene di avere risposto al piano prescrittivo con la **"redazione del Piano del Verde"**, e indica una serie di interventi (tabella 2), peraltro in gran parte realizzati da soggetti terzi (Anas, Demanio militare, Parco del Ticino, privati), **"quali doverose compensazioni di altre opere e infrastrutture"** (deliberazione C.d.G n. 138 del 13/12/2021 del Parco Lombardo della Valle del Ticino, di seguito "parere Parco del Ticino").

Il Parco del Ticino, nel proprio parere di competenza, ricorda, altresì, che *"oltre agli effetti dell'aumento del traffico aereo e del traffico indotto, l'impatto ambientale per la realizzazione di Malpensa 2000 è stato molto rilevante, ad esempio sono state trasformate ampie fasce di bosco e di brughiera [...], oltre ad estese aree coltivate"* (cfr. figura 1). A fronte di un tale impatto il Piano del Verde di Malpensa 2000 aveva una portata maggiore (solo per citare alcuni interventi, prevedeva **219 ettari di "rimboschimenti"**, **470 ettari di "migliorie forestali"**, **131 ettari di "conservazione della brughiera"**): niente di paragonabile all'elenco di interventi riportati nell'Allegato 26 sopra citato. Di fatto, quindi, **il Piano del Verde non è stato attuato**.



Ortofoto TEM -1 - 1980



Ortofoto 1999-2000

figura 1: sovrapposizione dell'attuale sedime rispetto allo stato precedente dei luoghi (parere Parco del Ticino)

A questo punto, vale la pena ribadire che il **DPCM 1999** subordinava il **“trasferimento dei voli da Linate a Malpensa”**, come ricorda la stessa proponente, **“all'attivazione di una serie di iniziative volte a mitigare e controllare l'impatto ambientale “al di sotto di quello rilevato” a seguito della procedura di VIA”**.

**Pertanto, solo il corretto recepimento del quadro prescrittivo previsto dal DPCM 1999 avrebbe potuto consentire l'attuale configurazione dell'aeroporto, ma abbiamo visto che le misure ivi contenute sono**

state realizzate solo in parte; meno che mai, dunque, data tale inadempienza, può essere consentito l'ulteriore potenziamento e ampliamento di Malpensa proposto nel Masterplan 2035.

Il rincorrersi e sovrapporsi di progetti, mitigazioni, compensazioni, in una dinamica che si ripete, è la riprova che il *fil rouge* che percorre, anche cronologicamente, la questione dell'ampliamento di Malpensa somiglia più una matassa, nella quale le criticità esistenti vengono costantemente segnalate e ignorate.

E nonostante le misure di compensazione disattese, nonostante la presenza di aree protette nelle immediate vicinanze, emerge chiaramente che l'ulteriore sviluppo dell'aeroporto non è messo in discussione: si propongono nuove opere per l'aeroporto (quelle attualmente oggetto di VIA) e a servizio dell'aeroporto (le proposte di nuove "infrastrutture stradali per l'accessibilità a Malpensa" indicate nel Protocollo d'Intesa siglato il 6 giugno 2022 tra Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni del CUV, ENAC e SEA), e a mitigazione/compensazione dell'aeroporto (la realizzazione di un impianto fotovoltaico, la progettazione degli interventi stradali citati in precedenza [sic!]). Per non parlare del progetto del PASS4CORE – Centro servizi per l'Autotrasporto Cargo, interno al sedime aeroportuale ma scorporato dal Masterplan 2035.

Una **Valutazione ambientale strategica (VAS) non è mai stata realizzata**, nonostante più volte e da più parti la procedura di VAS sia stata ritenuta più idonea a valutare la sostenibilità ambientale del Masterplan (in tutte le sue versioni) e a **valutare se l'insieme di tutte le nuove opere infrastrutturali sia complessivamente compatibile** con un territorio il cui sistema ambientale è già sottoposto a forte pressione, un territorio che, come già detto, **attende ancora che le mitigazioni/compensazioni di Malpensa 2000 siano attuate nella loro interezza.**

In conclusione, l'attuale Masterplan 2035 non solo non risolve le criticità pregresse, piuttosto conferma un quadro di generale inadempienza allo stato attuale, ragion per cui la proposta di un ulteriore ampliamento e incremento del traffico appare certamente inopportuna: ancora oggi si propone l'ampliamento nell'area di brughiera destinata a compensazioni non attuate, si ripropongono analoghe compensazioni (in forma ridotta) a fronte della sottrazione di una porzione della stessa; si propongono nuove compensazioni legate all'approvazione dell'ampliamento esterno al sedime che comportano la realizzazione di nuove strade che genererebbero ulteriori impatti e frammentazione e altro consumo di suolo (una strana interpretazione del concetto di mitigazione e compensazione). È lecito infine dubitare che le compensazioni ambientali oggi indicate (recupero e ripristino della brughiera) possano andare incontro a un destino diverso da quello subito dalle precedenti.

## **1.2. Incidenza sui siti Natura 2000**

Considerato che l'aeroporto è preesistente all'istituzione dei siti Natura 2000 considerati nello Studio di incidenza (di seguito "SINCA") e al recepimento della Direttiva Habitat nella normativa italiana, è pacifico affermare – e questo elemento è tutt'altro che secondario – che l'attuale sviluppo aeroportuale non è stato sottoposto a **Valutazione di incidenza ambientale (VInCA)** ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97 che recepisce l'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della Direttiva 92/43/CEE. Per essere più precisi: il Piano regolatore aeroportuale di "Malpensa 2000" è stato elaborato nel 1985 (prima dunque del 1997); il primo sviluppo aeroportuale (trasferimento dei voli da Linate a Malpensa) è avvenuto con una VIA effettuata *ex post* (ma il DPR 357/97, art. 5, comma 5, all'epoca non riteneva necessaria la VInCA qualora il progetto fosse già sottoposto a VIA); nella VIA 2011 il proponente ha presentato uno Studio di incidenza (di seguito "SINCA 2011"), ma non è

dato conoscere il parere dall'autorità competente perché l'istanza di VIA è stata ritirata. Non è dunque possibile valutare e quantificare gli impatti dell'aeroporto sui siti Natura 2000 allo stato attuale.

Conosciamo però i pareri del Parco Lombardo della Valle del Ticino e dell'Ente di Gestione delle Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore, che sono gli enti delegati alla gestione rispettivamente per i siti Natura 2000 lombardi e piemontesi interessati dal progetto. I due Enti sono stati unanimi nell'esprimere **parere negativo** nella VIA 2011. Oltre ai pareri negativi degli enti gestori, c'è un altro importante elemento a riprova degli impatti dell'aeroporto sui siti Natura 2000, un elemento che non può essere ignorato anche e soprattutto in rapporto alle odierne valutazioni del proponente circa la trascurabilità delle incidenze del Masterplan sui siti interessati: il danno ambientale riscontrato dal Tribunale Civile di Milano (sentenza n. 11169/08) su un'area boscata all'interno della rete Natura 2000, cui è seguita l'apertura dell'EU Pilot n. 1509/10/ENVI da parte della Commissione europea, chiusosi negativamente con l'infrazione n. 2012/4096. La sentenza 11169/08 evidenzia una serie di elementi (riportati nel documento redatto dall'ISPRA nell'aprile 2011 su richiesta del MATTM)<sup>1</sup>:

- *La CTU del Prof. P. Genevini, che ha costituito la base della decisione del Giudice del Tribunale di Milano [...] dimostra che il **danno ambientale** (dal punto di vista fenomenologico) rilevato, costituito da **inquinamento da idrocarburi totali e IPA (idrocarburi policiclici aromatici)**, sia attribuibile all'attività dell'aeroporto di Malpensa. Tale inquinamento, da collegare alle **ricadute degli idrocarburi incombusti contenuti nei gas di scarico degli aeromobili e/o alle perdite di carburante** durante i decolli [...] degli aerei, ha causato, tra l'altro, un'evidente compromissione del bosco;*
- *sulla base dei dati forniti dal CTU Prof. Genevini, è accertato che il sito di proprietà del Sig. Quintavalle, il quale per posizione ambientale ed **assenza di traffico veicolare** dovrebbe essere caratterizzato da **concentrazioni di IPA ed idrocarburi totali pressoché nulle**, presenta valori elevati, addirittura pari a 4/5 volte rispetto a quelli rilevati a lato del casello autostradale Milano-Sud;*

Nel 2013, la ricerca commissionata dalla Regione Lombardia a Éupolis Lombardia nell'ambito degli adempimenti conseguenti alla Procedura di infrazione<sup>2</sup> attesta la reversibilità del danno storico e un progressivo recupero dell'area, ma evidenzia alcune criticità, in particolare **“una concentrazione di due inquinanti fitotossici, ozono e ossidi di azoto, eccedente i valori limiti stabiliti nella normativa Europea e raccomandato nelle competenti sedi internazionali; questi ultimi potenzialmente responsabili di carichi critici di azoto dei suoli, tali da determinare una possibile situazione di eutrofizzazione negli ecosistemi presenti. Per quanto concerne la qualità dell'aria occorre osservare da un lato che la maggiore densità emissiva – rispetto alla media regionale - di ossidi di azoto è certamente dovuta alle attività (aeromobili e trasporto su strada) dell'aeroporto di Malpensa, e dall'altro che gli osservati livelli di concentrazione sono caratteristiche di gran parte dell'intero bacino padano e derivano pertanto da un inquinamento diffuso cui contribuiscono prevalentemente il trasporto su strada, le combustioni industriali e il riscaldamento civile. [...] Alla luce di queste considerazioni la situazione non appare ad oggi pienamente risolta, e pertanto richiede che venga attuata una serie di interventi rivolti ad un'attiva conservazione degli aspetti naturalistici nell'area vasta di Malpensa, e che, parallelamente, si preveda un più intenso monitoraggio fisico-chimico e biologico anche a lungo termine** [le cui modalità indicate nel Cap. 22 dello Studio si

<sup>1</sup> <https://www.ilfattoquotidiano.it/wp-content/uploads/2011/10/Ispra.pdf>

<sup>2</sup> Studio di area vasta Malpensa. Attività di ricerca per gli adempimenti conseguenti alla procedura di infrazione 2012/4096 in merito a situazioni di degrado delle specie boschive di un'area del Comune di Somma Lombardo (VA) ascrivibile all'attività di decollo e atterraggio nel vicino aeroporto di Malpensa, Éupolis Lombardia – Istituto superiore per la ricerca, la statistica e la formazione, Milano 2013 (di seguito “Studio d'area vasta”).

richiamano ai principi delle Direttive Habitat e Uccelli]. *Come in precedenza accennato, il monitoraggio integrato tra le tre diverse componenti analizzate nel presente studio (aria, flora/vegetazione e fauna/connettività ecologica) deve essere **primariamente finalizzato a valutare lo stato di conservazione di habitat e specie nei Siti Natura 2000 e in particolare nel SIC "Brughiera del Dosso".*** (pp. 291-292).

Tutto ciò premesso, risulta inverosimile che SEA, nello Studio di incidenza presentato nel 2011, nonostante le esplicite richieste della CTVA, **non affronti le possibili incidenze sui siti Natura 2000 derivanti dagli IPA né dall'ozono**<sup>3</sup>; è inammissibile che nello Studio di incidenza presentato nell'attuale procedura di VInCA il proponente **escluda totalmente le emissioni in atmosfera quale possibile fattore che può generare incidenze sui siti individuati.**

## 2. Osservazioni allo Studio di incidenza (VInCA)

### 2.1. Premessa

A seguito di quanto sopra esposto, riteniamo che non sia possibile affermare che l'attuale sviluppo aeroportuale non abbia impatti sui siti Natura 2000. Ciò che occorre capire è se questi siano compatibili con una rigorosa protezione di habitat, specie e habitat di specie, e se sia sostenibile la proposta di un ulteriore incremento dei fattori di pressione ambientale.

Intanto è pacifico dubitare delle conclusioni del SINCA: tali conclusioni sono state prodotte sulla base di un'analisi che, tra le altre cose, **esclude una valutazione dei possibili effetti delle emissioni in atmosfera**; risulta dunque quantomeno discutibile affermare 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"* (SINCA, 8).

Altro aspetto di grande rilevanza è il fatto che il proponente non ha, a nostro parere, dato risposta o ha risposto in maniera insufficiente a una serie di richieste da parte della CTVA in merito alla procedura di VInCA (INT-001, di seguito "Richieste CTVA"). Tra le molte richieste, la prima è quella di **"inserire nel documento tutte le parti rimandate ad altri elaborati e considerare in maniera approfondita ogni fattore diretto e indiretto, temporaneo o duraturo, che può generare impatti, anche cumulativi sugli habitat e sulle specie tutelati dalle direttive"**, mentre la richiesta conclusiva è quella di **"seguire accuratamente, nell'aggiornamento del documento di VInCA, le Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA), Direttiva 92/43/CEE, in particolare alle indicazioni riguardanti le misure di mitigazione e compensazione e la possibilità che esse possano essere considerate nel contesto dell'Articolo 6 della Direttiva 92/43/EEC "Habitat" (Richieste CTVA, p. 142).** A tale richiesta, tuttavia, SEA non risponde con la redazione di uno Studio di incidenza che contenga gli approfondimenti richiesti e tenga conto delle Linee guida nazionali, ma si limita rispondere che: *"Dopo aver individuato le azioni di progetto che possono produrre effetti sui Siti Natura 2000, essi sono stati opportunamente analizzati, **ad esclusione di tutti i potenziali effetti indiretti, ad eccezione del rumore in fase di esercizio, legati ad altri fattori ambientali opportunamente trattati nello Studio di Impatto Ambientale ed escludenti effetti ambientali"*** (Richieste CTVA, p. 143); SEA dunque conferma l'esclusione dei potenziali effetti indiretti dal SINCA, per i quali

---

<sup>3</sup> *"Sull'incidenza dei fumi di scarico e delle ricadute degli inquinanti rispetto ai singoli habitat comunitari, le valutazioni sono riferite esclusivamente all'ossido di azoto. Il proponente, infatti, non considera gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), associati alla combustione del carburante, né valuta l'andamento delle concentrazioni di ozono troposferico, dalla marcata azione fitotossica"* (Relazione istruttoria CTVA 2011).

rimanda alle analisi contenute nel SIA e che, a detta del proponente, escludono effetti ambientali. L'unica integrazione fornita dal proponente è l'Allegato 24 (Studio botanico, Analisi di impatto botanico, Studio faunistico), un documento che in realtà raccoglie "tutti gli studi naturalistici di dettaglio predisposti propedeuticamente allo Studio di Impatto Ambientale" e quindi non è specificamente realizzato ai fini della VInCA. Esaminando l'Allegato 24, emerge, però, che le analisi ivi contenute non sono riferite ai siti Natura 2000 identificati nel SINCA, ma **solo all'area a sud del sedime aeroportuale interessata dall'ampliamento dell'Area Cargo**, ad esclusione dello Studio faunistico che analizza i potenziali impatti sulla fauna in un buffer di 3 Km dall'area di espansione. Inoltre dal punto di vista organico, metodologico e dei contenuti il documento non risponde assolutamente ai rigorosi criteri che le Linee guida nazionali indicano per la redazione dello Studio di incidenza.

## 2.2. Sintesi della metodologia di analisi utilizzata dal proponente

Data la macchinosità della strutturazione delle analisi condotte nel SIA e in particolare nello Studio di Incidenza, si ritiene utile illustrare qui sinteticamente la metodologia adottata nel SINCA, per poi, nel paragrafo successivo, esaminare tutte le criticità.

SEA presenta uno Studio di incidenza suddiviso in Screening (Livello I) e Valutazione appropriata (Livello II), laddove la Valutazione appropriata viene effettuata solo su quelle componenti per le quali in fase di Screening non è stato possibile concludere in maniera oggettiva che il progetto non determinerà un'incidenza significativa sui siti Natura 2000 interessati.

Nello Screening SEA individua la "porzione territoriale entro la quale si possono risolvere tutti gli effetti determinati dall'opera in esame, ossia all'interno della quale possono prodursi gli effetti da essa determinati, a prescindere dalla loro significatività. Tale operazione, propedeutica all'individuazione dei siti Natura 2000 rispetto ai quali svolgere la fase di screening, **è stata condotta a partire dalle tipologie di effetti prodotti dal progetto in esame** [...]. Tutte le tipologie di effetto connesse alle dimensioni Costruttiva e Fisica attengono ad Azioni di progetto che **non interessano direttamente i siti Natura 2000** [...]. Maggiore peso, invece, è stato dato alle azioni di progetto determinanti **il traffico degli aeromobili** [dimensione Operativa], in considerazione dell'incremento di traffico previsto per la nuova configurazione di progetto che **potrebbe determinare sia un aumento della produzione delle emissioni acustiche sia un aumento delle collisioni, in particolar modo, con l'avifauna**" (SINCA, 6.2).

Sulla base delle tre dimensioni individuate per l'analisi (costruttiva, fisica ed operativa), il proponente sceglie quindi di adottare, quale valore soglia per la determinazione dell'ambito di studio, **una distanza di 13 km dal centroide del poligono** rappresentante l'aeroporto di Milano Malpensa, in accordo a quanto indicato da ICAO nell'Airport Service Manual (Doc. 9137 - AN/898) - **Part 3: Bird control and reduction**, recepito da ENAC con le *Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti* del 04/12/2009.

"Con l'obiettivo di non appesantire inutilmente lo studio con la trattazione di aspetti che trovano soluzione nelle pratiche attuali o nelle stesse scelte progettuali (esempio gestione acque in ambito aeroportuale, illuminazione, ecc.), **si è ritenuto necessario premettere alla identificazione delle tipologie di effetto un'attività di selezione di quelle azioni di progetto che risultano effettivamente rilevanti ai fini del presente studio**" (SINCA 6.4).

Per ognuna delle tre dimensioni SEA individua **le azioni previste** e infine attribuisce **le tipologie di effetti**.

**Tabella 6-12 Catena logica Azioni – Fattori causali –Tipologia di effetto a cui sono state correlate le tipologie di incidenze: dimensione Costruttiva. Fattore ambientale: biodiversità**

<b>DIMENSIONE COSTRUTTIVA</b>				
<b>Azione di progetto</b>		<b>Fattore causale</b>	<b>Tipologia di Effetto</b>	<b>Tipologia di Incidenza</b>
AC.1	Scavo di sbancamento	Approntamento aree di cantiere	Sottrazione di specie di interesse comunitario	Perdita di superfici

**Tabella 6-13 Catena logica Azioni – Fattori causali –Tipologia di effetto a cui sono state correlate le tipologie di incidenze: dimensione Fisica. Fattore ambientale: biodiversità**

<b>DIMENSIONE FISICA</b>				
<b>Azione di progetto</b>		<b>Fattore causale</b>	<b>Tipologia di Effetto</b>	<b>Tipologia di Incidenza</b>
AF.1	Presenza di nuovi manufatti edilizi	Presenza di aree artificializzate	Frammentazione degli habitat e modifica della connettività ecologica	Riduzione della funzionalità ecologica
AF.2	Presenza di nuove aree pavimentate			

**Tabella 6-14 Catena logica Azioni – Fattori causali –Tipologia di effetto a cui sono state correlate le tipologie di incidenze: dimensione Operativa. Fattore ambientale: biodiversità**

<b>DIMENSIONE OPERATIVA</b>				
<b>Azione di progetto</b>		<b>Fattore causale</b>	<b>Tipologia di Effetto</b>	<b>Tipologia di Incidenza</b>
AO.1	Operatività aeronautica	Collisioni con volatili ed altra fauna selvatica	Perdita di specie	Riduzione della densità di popolazione
		Modifica del clima acustico	Disturbo della fauna	Alterazione del clima acustico

***“In tutti questi casi, la stima della probabilità di assenza/presenza di effetti significativi è stata operata sulla base delle risultanze delle analisi e degli studi specialistici condotti nell’ambito della Parte 4 dello Studio di Impatto Ambientale” (SINCA, 6.5.1).***

SEA procede quindi con l'analisi della probabilità di effetti significativi sulle componenti individuate: sottrazione di habitat e di specie; frammentazione degli habitat e modifica della connettività ecologica; disturbo della fauna (modifica del clima acustico, collisioni con l’avifauna).

Per quanto attiene alla sottrazione di habitat, specie e habitat di specie correlata alla **“perdita di superfici”** (espansione dell’Area Cargo), le possibili incidenze vengono giudicate non significative **“in quanto le opere in progetto riguardano aree esterne ai siti e non in continuità con gli stessi”** (SINCA, 6.5.1.1).

Sulla **“frammentazione degli habitat e sulla modifica della connettività ecologica”** generata dalla presenza di nuove superfici artificiali (pavimentazioni, edifici) **“la stima della probabilità di assenza/presenza di effetti significativi sulle componenti naturalistiche è stata operata sulla base delle risultanze delle analisi e degli studi specialistici condotti nell’ambito della Parte 4 dello studio di impatto ambientale. [...] L’intervento di espansione del sedime aeroportuale interessa una parte dell’habitat a brughiera attraverso un impatto diretto causato dalla sottrazione di superficie naturale; si sottolinea però come questo aspetto non sia oggetto di valutazione di incidenza e per il quale si rimanda alla Parte 4 “Gli impatti” dello SIA”.** (SINCA, 6.5.1.2)

In merito alla **“modifica del clima acustico”** dovuta all’incremento del traffico aereo durante la fase operativa dell’aeroporto, sia a terra che in aria, tale incidenza viene giudicata trascurabile sulla base della

caratterizzazione delle sorgenti di rumore svolta nello studio acustico riportato nel SIA, e data la regolarità con la quale si determina lo stimolo acustico.

In conclusione, l'esito dello screening porta SEA a ritenere opportuno procedere con la valutazione appropriata **“per la sola dimensione operativa dell'opera in progetto, e, in particolare per il traffico di aeromobili e l'incidenza sulla riduzione di densità della popolazione** [collisioni tra avifauna e aeromobili], **in quanto è risultata quella significativa ai fini dell'incidenza su habitat e specie di interesse comunitario”**.

La valutazione appropriata viene dunque effettuata come dichiarato.

Anche se **“potenzialmente tutte le specie presenti in tabella<sup>4</sup> possono essere esposte al rischio di collisione”**, SEA opera una selezione delle specie dell'avifauna di interesse per la valutazione appropriata perché più esposte al rischio di collisione, **“evitando di valutare quelle esposte in maniera assai limitata, occasionale o praticamente nulla”** (SINCA, 7.2.2.2, Tabelle 7-21/7-29). Le tipologie di specie risultanti dall'analisi sono state confrontate e selezionate sulla base sia delle specie considerate nelle Misure di conservazione sito-specifiche, in quanto ritenute le specie maggiormente significative per il mantenimento del giudizio di integrità del sito Natura 2000, sia delle specie oggetto del fenomeno *birdstrike* per l'aeroporto di Milano Malpensa, individuate annualmente per un periodo di quattro anni (monitoraggio SEA 2015-2018) e sulla percentuale dei casi coinvolti.

Per ogni sito considerato viene svolta l'analisi delle possibili incidenze cui è stato attribuito un livello di significatività, giudicata “bassa” in tutti i casi.

Queste le conclusioni dello Studio di incidenza: **“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”** (SINCA, 8).

## 2.3. Le criticità

### 2.3.1. Individuazione dell'ambito di studio

Come abbiamo già detto nel par. 2.2, SEA individua l'ambito di studio in **un raggio di 13 Km dal centroide** del sedime dell'aeroporto di Malpensa, in accordo a quanto indicato da ICAO nell'Airport Service Manual (Doc. 9137 - AN/898) - **Part 3: Bird control and reduction**.

A tal proposito l'Ente GAP Ticino e Lago Maggiore, nel proprio parere di competenza (Determinazione dirigenziale n. 425 del 16/12/2021, di seguito “Parere Ente GAP”), evidenzia **“come il suddetto buffer sia tarato al fine di gestire il controllo della fauna meramente in funzione di eventuali interferenze che potrebbero compromettere il traffico aereo e non per una pianificazione gestionale ai fini di tutela delle specie presenti nei dintorni dell'aeroporto**. Di conseguenza, il criterio adottato non può essere considerato idoneo alla raccolta dei dati necessari alla redazione di uno studio che analizzi gli effetti dell'implementazione del progetto su ecosistemi, habitat e specie, in quanto **l'estensione a 13 km risulta limitata e inadatta all'analisi di impatti cumulativi e ad ampio raggio derivanti dal previsto sviluppo aeroportuale”**.

L'Ente GAP ricorda inoltre che lo stesso tema era stato affrontato nella procedura di VIA del 2011, quando **l'Ente aveva già richiesto di estendere a 30 km il dominio di studio**, richiesta effettuata anche dalla CTVA: **“nello Studio di Incidenza non sono inclusi alcuni siti Natura 2000 situati sotto le rotte di decollo o nelle**

---

<sup>4</sup> Tabella 7-20: Specie dell'avifauna presenti nei siti Natura 2000 ed avvistate in area aeroportuale (SINCA).

***immediate prossimità che potrebbero risentire delle immissioni di inquinanti e del disturbo dato dal rumore.*** Si ritiene opportuno quindi estendere tale valutazione ai siti: Lagoni di Mercurago, Canneti di Dormelletto, Baraggia di Bellinzago, Canneti del lago Maggiore, Palude Brabbia, Lago di Comabbio, Sorgenti del Rio Capricciosa, Paludi di Arsago. ***Al riguardo si evidenzia che il sito interessato dall'intervento faccia parte della Rete Ecologica Regionale che comprende tutte le aree protette citate*** (Relazione istruttoria CTVA 2011, p. 147).

Anche nello Studio di area vasta (Éupolis Lombardia, 2013) l'individuazione dei siti di riferimento è estesa a tutti quelli che rientrano, anche solo parzialmente, in un raggio di 25 km dall'allora SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso", oggetto della procedura.

### **2.3.2. I fattori di impatto esclusi dallo Studio di incidenza**

Le Linee guida nazionali individuano i contenuti dello Studio di incidenza e gli elementi essenziali per l'analisi e l'individuazione delle incidenze sui siti Natura 2000 : ***“Per ciascun habitat e specie, elencati nel formulario ed eventualmente individuati nei rilievi di campo, deve essere indicato se l'effetto è diretto o indiretto, a breve o a lungo termine, durevole o reversibile, e deve essere definito in relazione alle diverse fasi del cronoprogramma di attuazione del P/P/P/I/A. Deve essere indicato per ciascun habitat, habitat di specie e specie, se l'effetto sia isolato o agisca in sinergia con altri effetti, e se l'effetto possa essere cumulativo con quello di altri P/P/P/I/A”.*** Inoltre specificano che la "descrizione delle azioni e degli obiettivi previsti" deve essere in riferimento, tra le altre cose, all'***“identificazione e quantificazioni delle emissioni sonore, luminose e di sostanze nell'aria, nell'acqua e nel suolo”*** (LGN, 3.4).

Al contrario SEA afferma che ***“Con l'obiettivo di non appesantire inutilmente lo studio con la trattazione di aspetti che trovano soluzione nelle pratiche attuali o nelle stesse scelte progettuali (esempio gestione acque in ambito aeroportuale, illuminazione, ecc.), si è ritenuto necessario premettere alla identificazione delle tipologie di effetto un'attività di selezione di quelle azioni di progetto che risultano effettivamente rilevanti ai fini del presente studio”*** (SINCA 6.4).

In concreto, ciò si traduce nel fatto che nell'ambito dello Screening, di tutte le possibili fonti di impatto (a titolo di esempio, inquinamento atmosferico, inquinamento luminoso), SEA si limita a considerarne solo quattro: sottrazione di habitat e di specie; frammentazione degli habitat e modifica della connettività ecologica; disturbo della fauna (modifica del clima acustico, collisioni con l'avifauna). Più in dettaglio, gli effetti afferibili alle dimensioni costruttiva (perdita di superfici) e fisica (frammentazione degli habitat e modifica della connettività ecologica) vengono valutati come non significativi già nello Screening sulla base della ***non interferenza diretta*** ; per quanto concerne la dimensione operativa dallo Studio sono stati esclusi o sottostimati o valutati parzialmente proprio quegli elementi che avrebbero potuto indebolire l'analisi condotta e vanificare le rosee conclusioni: inquinamento atmosferico; inquinamento luminoso; inquinamento acustico; mortalità diretta; perdita di superfici; effetti congiunti ed effetti cumulativi.

In merito all'esclusione dei fattori di impatto sopra elencati, come già anticipato nel par. 2.1, la CTVA ha chiesto di aggiornare lo Studio di incidenza e di ***“inserire nel documento tutte le parti rimandate ad altri elaborati e considerare in maniera approfondita ogni fattore diretto e indiretto, temporaneo o duraturo, che può generare impatti, anche cumulativi sugli habitat e sulle specie tutelati dalle direttive comunitarie”.*** SEA nella già citata risposta ammette l'***“esclusione di tutti i potenziali effetti indiretti, ad eccezione del rumore in fase di esercizio, legati ad altri fattori ambientali opportunamente trattati nello Studio di Impatto Ambientale ed escludenti effetti ambientali”*** e rimanda all'Allegato 24 (Studio botanico, Analisi di impatto botanico, Studio faunistico) (Richieste CTVA, p. 143).

Tuttavia, né le analisi contenute nel SIA, né l'Allegato 24 giustificano, come di seguito dettagliato, tale esclusione.

### Le analisi contenute nel SIA

Come ampiamente stabilito nelle Comunicazioni della Commissione europea in merito all'art. 6 della Direttiva Habitat, oltreché dalle Linee guida nazionali, è necessario che le informazioni e le analisi pertinenti all'espletamento della VInCA rimangano **chiaramente distinte e identificabili rispetto a quelle riferite alla VIA o della VAS** in quanto esiste una serie di **importanti distinzioni**, sia normative che tecnico-procedurali, tra la valutazione delle incidenze nell'ambito della procedura di VInCA e quella in ambito VIA. Pertanto **non è ammissibile che la richiesta di integrazioni sollevata dal CTVIA per colmare le lacune della VInCA venga evasa semplicemente rimandando a valutazioni già effettuate in precedenza nel SIA.**

Lo Studio di incidenza dovrebbe contenere la stima delle potenziali interferenze del piano/progetto in rapporto alle caratteristiche degli habitat e delle specie tutelati nei siti Natura 2000, ed è **condizione fondamentale che le analisi svolte tengano in considerazione, tra le altre cose, tutte le potenziali interferenze dirette e indirette generate dal piano/progetto sui siti Natura 2000, sia in fase di realizzazione che di attuazione** (LGN, 1.10). Il SIA dunque non rappresenta lo strumento idoneo né a stabilire né tantomeno ad escludere incidenze sui siti Natura 2000.

Più specificamente:

#### Qualità dell'aria

Nel SIA l'analisi della componente "aria e clima" è finalizzata a una stima dei valori di emissione e concentrazione degli inquinanti allo stato attuale (SIA-P-2) e in relazione alla configurazione futura dell'aeroporto al 2035 (SIA-P4), considerando il traffico degli aeromobili, quello stradale e altre sorgenti (centrale SEA). L'analisi conclude che, a fronte di uno scenario al 2035 con una **crescita delle operazioni aeree di circa il 40%, si registrano incrementi degli inquinanti maggiormente presenti nelle emissioni dei velivoli in un intervallo tra il 20 % e il 40% (emissioni totali)**, con crescite più contenute per gli inquinanti generati dal traffico veicolare. Tale stima è effettuata al solo scopo di dimostrare che la concentrazione degli inquinanti rimarrà al di sotto dei limiti di legge e che l'incremento stimato al 2035 sarà, in realtà, inferiore dato il previsto rinnovo della flotta.

Nell'analisi **non vi è alcun riferimento specifico alle possibili incidenze delle emissioni in atmosfera rispetto agli habitat e alle specie per cui i siti Natura 2000 interessati sono stati designati**, quindi tale analisi risulta difforme dai criteri stabiliti per il corretto espletamento della Valutazione di incidenza né utile a valutare le potenziali incidenze.

Quello che invece possiamo desumere dai contenuti del SIA è che il contributo dell'aeroporto alle emissioni (in particolare quelle generate dalle operazioni aeree) è preponderante (tabella 1-12, SIA-P2 e tabella 12-7, SIA-P4).

	FB	NOX	HC	CO	PM10	BNZ	CO2	SOX
Op. aeree	67.760,0	1.061,76	69,047	548,847	5,975	1,384	213.783,000	54,208
Handling/GSE	647,148	29,102	2,345	10,010	1,852	0,047	2.041,750	0,518
APU	679,530	3,735	9,435	14,725	0,411	0,189	2.143,920	0,544
Centrale SEA	55.970,3	89,660	0,000	75,340	0,000	0,000	116.472,0	0,000
Flusso indotto	11.494,2	155,462	57,783	218,363	9,595	0,886	36.971,9	0,163
<b>TOTALE</b>	<b>136.551</b>	<b>1.339,7</b>	<b>169,20</b>	<b>867,28</b>	<b>17,83</b>	<b>2,50</b>	<b>371.412,00</b>	<b>55,43</b>

Tabella 1-12 Inventario delle emissioni totali (tonnellate) calcolate con il contributo del traffico stradale indotto – baseline 2018 (Fonte: Monitoraggio ed analisi modellistiche dell'Università degli Studi di Milano Bicocca)

	FB	NOX	HC	CO	PM10	BNZ	CO2	SOX
Op. aeree	95.102,39	1.475,09	96,241	772,603	8,335	1,935	300.047,34	76,082
Handling/GSE	892,971	40,620	3,274	13,936	2,573	0,065	2.817,322	0,714
APU	962,900	5,127	14,377	22,035	0,610	0,288	3.037,946	0,770
Centrale SEA	55.970,30	89,660	0,000	75,340	0,000	0,000	116.472,0	0,000
Flusso indotto	14.966,5	73,135	25,041	105,310	7,719	0,371	47.682,2	0,210
<b>TOTALE</b>	<b>167.895</b>	<b>1.683,6</b>	<b>182,48</b>	<b>989,22</b>	<b>19,23</b>	<b>2,65</b>	<b>470.056</b>	<b>77,77</b>

Tabella 12-7 Inventario delle emissioni totali (tonnellate) calcolate con il contributo del traffico stradale indotto – scenario 2035 (Fonte: Monitoraggio ed analisi modellistiche dell'Università degli Studi di Milano Bicocca)

Se analizziamo i principali inquinanti fitotossici per i dati relativi alle sole operazioni aeree, vediamo che le percentuali di incremento delle emissioni considerate nell'intervallo 2018-2035 (tabelle 12-9 e 12-10, SIA-P4) sono addirittura maggiori (ca. il 39% per il NOx, 40,7% per il SOx e il 40% per il BNZ). Inoltre nelle stime non viene considerato **l'ozono, uno degli inquinanti a più alto potere fitotossico.**

#### *Inquinamento luminoso*

Nel paragrafo dedicato all'inquinamento luminoso (SIA-P4, 19.1), si precisa, in primo luogo, che gli aiuti visuali luminosi (AVL) sono stati esclusi dall'ambito di valutazione in quanto rivestono un ruolo fondamentale per la sicurezza del volo e sono conformi alle normative nazionali ed internazionali per l'operatività aeroportuale; pertanto l'esclusione non ha nulla a che vedere con le specie di interesse comunitario. In secondo luogo, si precisa che *“qualora in futuro si rivelerà necessario il posizionamento di nuove torri faro o la ricollocazione degli impianti esistenti sarà obbligo del gestore effettuare un'installazione conforme alla normativa, garantendo il rispetto dei limiti vigenti”*, perciò anche in questo caso si esclude un fattore di impatto per ragioni normative, ignorando completamente le incidenze sulla fauna.

L'inquinamento luminoso viene trattato anche all'interno della componente “Biodiversità” e **solo in relazione all'alterazione comportamentale dell'avifauna, mentre incide anche sui vertebrati e invertebrati terrestri con abitudini notturne e soprattutto sui chiroterri.** Il tema è liquidato in 5 righe dove si dice che il previsto futuro utilizzo di lampade a LED con controllo Wireless dovrebbe ridurre il disturbo sulla biodiversità (SIA-P4, 15.2.3) (non è dato sapere in che misura, dato che tale asserzione non è supportata da alcuna analisi svolta né riferita alle specie potenzialmente interferite dalle emissioni luminose). Alla luce di quanto sopra esaminato, anche volendo ammettere che nel SINCA si rimandi alle analisi contenute nel SIA, queste risultano del tutto **insufficienti a valutare i potenziali impatti sui siti Natura 2000, meno che mai ad escluderli.**

#### ***Allegato 24: Studio botanico, Analisi di impatto botanico, Studio faunistico***

Sebbene l'Allegato 24 venga presentato da SEA come risposta alle richieste di approfondimenti e chiarimenti elencati dalla CTVA, in realtà non rappresenta una risposta sufficiente in quanto non risponde ai criteri di analisi specifici per la VInCA. Inoltre, come già trattato in precedenza, le analisi ivi contenute non sono riferite ai siti Natura 2000 identificati nel SINCA, ma solo all'area a sud del sedime aeroportuale interessata dall'ampliamento dell'Area Cargo, ad esclusione dello Studio faunistico che analizza i potenziali impatti sulla fauna in un buffer di 3 Km dall'area di espansione.

Tuttavia, disattendendo alle finalità con le quali è stato pubblicato dal proponente, conferma proprio le lacune dello Studio di incidenza in quanto prende in considerazione diversi fattori di impatto esclusi poi nel SINCA.

L'Allegato 24 è composto da tre documenti: Studio botanico (pp. 1-148), Analisi di impatto botanico (pp. 150-201), Studio faunistico (pp. 203-1241).

Nell'Analisi di impatto botanico vengono analizzati gli impatti generati dall'ampliamento dell'aeroporto (Area Cargo) sugli habitat di interesse comunitario coinvolti dall'ampliamento (4030, 6210-C e 9190-B). Lo studio individua gli impatti in apposite schede che indicano impatti relativi agli ecosistemi (h), impatti relativi alla flora (f) e impatti relativi alla fruibilità dell'area (e) per ciascuna tipologia di intervento, distinguendo la fase di cantiere con l'impiego di un asterisco (pp. 163-166).

Per quello che qui preme evidenziare, tra gli impatti (peraltro classificato come diretto), leggiamo ***"inquinamento dell'aria attraverso il normale funzionamento delle nuove attività interne delle aree realizzate"*** (h4), cui sono correlate ***"alterazioni dei parametri abiotici degli ecosistemi"***. Inoltre tale impatto è giudicato reversibile a breve termine per tutto quanto connesso alla cantieristica di realizzazione, **irreversibile** per tutte le opere di trasformazione definitiva (piazze ed edifici, recinzione e strade).

Inoltre l'Analisi procede a una stima degli impatti<sup>5</sup> sulla base della quale vengono poi definite le misure di mitigazione. Per l'impatto che qui consideriamo (h4) viene stimato **un impatto negativo e dunque vengono previste mitigazioni**, sia in fase di cantiere che di esercizio, con l'obiettivo di *"rimuovere o limitare le sorgenti di inquinamento"*<sup>6</sup>.

Risulta incomprensibile la ragione per cui l'Allegato 24 analizzi gli impatti dell'inquinamento atmosferico connessi al *"normale funzionamento delle nuove attività interne alle aree realizzate [Area Cargo]"*, mentre nel SINCA venga esclusa l'analisi delle incidenze sugli habitat generate dall'inquinamento dell'aria dovuto al normale funzionamento delle attività aeroportuali già esistenti (inclusi atterraggi e decolli!), dato il previsto incremento del traffico aereo e indotto.

Anche nello Studio faunistico troviamo alcune indicazioni a conferma delle lacune del SINCA. In particolare nella tabella 3.1 vengono individuate le potenziali minacce per la fauna, tra le quali emergono alcune voci escluse dallo Studio di incidenza.

---

<sup>5</sup> Per la stima degli impatti la normalizzazione è stata effettuata utilizzando una scala relativa, in cui i numeri negativi rappresentano impatti degenerativi sugli ecosistemi, quelli positivi impatti benefici e 0 l'assenza di impatto. Tale quantificazione è stata suddivisa per habitat interessati (di in, cui precedentemente è stato attribuito un peso correlato al valore della risorsa).

<sup>6</sup> Nell'Analisi di impatto botanico presentata nel luglio 2022 (INT-104) per l'impatto h4, contrariamente al documento originale che prevedeva solo misure di mitigazione, viene individuata la compensazione "Recupero di habitat degradati, simili a quelli danneggiati" (sic!).

**Tabella 3.1. Sintesi delle minacce individuate, delle cause che le determinano e in che fase possono agire.**

ID	Minaccia	Causa	Fase
M.1	perdita di habitat di specie		
M.1.a	riduzione di habitat di specie	ampliamento area cargo	cantiere/esercizio
M.1.b	riduzione delle popolazioni di specie	ampliamento area cargo	cantiere/esercizio
M.1.c	incremento di habitat di specie alloctone invasive	ampliamento area cargo	cantiere/esercizio
M.1.d	incremento delle popolazioni di specie alloctone invasive	ampliamento area cargo	cantiere/esercizio
M.1.e	frammentazione e isolamento di habitat di specie	ampliamento area cargo	cantiere/esercizio
M.2	disturbo diretto		
M.2.a	effetto barriera	incremento traffico aereo incremento traffico stradale	esercizio esercizio
M.2.b	effetto margine	ampliamento area cargo incremento traffico aereo incremento traffico stradale	cantiere/esercizio esercizio esercizio
M.3	mortalità diretta		
M.3.a	incremento wildlife strike	incremento traffico aereo	esercizio
M.3.b	incremento road kills	incremento traffico stradale	cantiere/esercizio
M.3.c	impatto contro superfici riflettenti/trasparenti	costruzione e ristrutturazione edifici	cantiere/esercizio
M.4	inquinamento acustico	ampliamento area cargo incremento traffico aereo incremento traffico stradale	cantiere/esercizio esercizio esercizio
M.5	inquinamento atmosferico	ampliamento area cargo incremento traffico aereo incremento traffico stradale	cantiere esercizio esercizio
M.6	inquinamento luminoso	ampliamento area cargo incremento traffico aereo incremento traffico stradale	cantiere/esercizio esercizio esercizio

Quanto sopra riportato dimostra che, da una parte, l'Allegato 24 non integra in modo esauriente lo Studio di incidenza in quanto anch'esso non risponde ai criteri specifici dello stesso e non analizza le incidenze su tutti i siti Natura 2000 interessati dal progetto, dall'altra parte, dimostra che c'erano **potenziali elementi di criticità** che andavano opportunamente inseriti e valutati nello Studio di incidenza coi criteri della Valutazione appropriata.

### 2.3.3. Analisi dei fattori di impatto esclusi dallo Studio di incidenza

Oltre a quanto precedentemente esposto, preme evidenziare che i fattori di impatto che sono stati esclusi dallo Studio di incidenza, al contrario, anche alla luce di quanto analizzato in altri documenti, necessitano di una valutazione della significatività delle incidenze ai sensi dell'articolo 6 della Direttiva Habitat; nel contempo anche quelli analizzati in realtà sono stati sottostimati o valutati parzialmente.

### ***Emissioni in atmosfera (inquinamento atmosferico e ricadute degli inquinanti)***

Abbiamo già in parte affrontato il tema della mancata valutazione degli effetti delle emissioni in atmosfera; tale esclusione risulta tanto più grave se consideriamo il contesto, analizzato nel già citato Studio d'area vasta del 2013, in cui l'odierna proposta si colloca.

La ricerca effettuata da Éupolis Lombardia, che come già detto rientra tra gli adempimenti conseguenti alla procedura di infrazione e finalizzati a valutare lo stato di conservazione degli habitat nei siti Natura 2000 dell'area vasta di Malpensa, rileva elementi di criticità relativi al possibile impatto dell'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi vegetali:

***Le medie annue di NO<sub>x</sub> (tra i 30 e i 40 µg/m<sup>3</sup>) eccedono, seppure limitatamente, il livello critico fissato dalla direttiva europea 2008/50 per la protezione della vegetazione (30 µg/m<sup>3</sup>). Tenendo presente un fondo naturale del dominio regionale di circa 20 µg/m<sup>3</sup>, è possibile inferire che le emissioni locali di NO<sub>x</sub> (provenienti in misura prevalente da trasporto su strada e da traffico aereo) siano responsabili della differenza tra i valori osservati in loco e quelli del background regionale. Questa osservazione andrà tenuta presente in vista di future azioni di controllo e mitigazione delle emissioni generate dall'esercizio del sistema aeroportuale. Le emissioni di NO<sub>x</sub> (e le relative concentrazioni in atmosfera) assumono ulteriore importanza anche come fattore responsabile delle deposizioni a carattere eutrofizzante capaci di rilasciare carichi critici di azoto in suoli poveri di azoto come quelli presenti in queste aree. [...]***

*Gli alti livelli osservati di BTX e IPA (relativamente ai valori medi della provincia e della regione) sono certamente ascrivibili alle sorgenti locali di trasporto su strada e traffico aereo. Tuttavia questi livelli non sono tali da rappresentare immediatamente un rischio biologico per gli organismi vegetali anche se **sarebbe necessario acquisire dati più completi sulla loro presenza nei suoli.** [...]*

*L'ozono costituisce, oltre agli ossidi di azoto, il secondo inquinante fitotossico che eccede localmente i livelli critici per la protezione della vegetazione. I valori osservati negli ultimi anni di esposizione cumulata (AOT40) supera di quasi il 50% il limite guida dei 18.000 µg/m<sup>3</sup>\*h, anche se i valori dell'area di Malpensa sono comunque inferiori a quelli delle aree limitrofe della provincia di Varese, probabilmente a causa di fenomeni di scavenging dovuti ad alti livelli di NO presenti nel sito aeroportuale (pp. 245-246).*

Questa parte dello Studio conclude: "Per quanto riguarda le misure di compensazione per contrastare l'eutrofizzazione dei suoli si fa riferimento a impianti di nuova vegetazione (Piano del Verde) e ai Piani di gestione del Parco già esistenti su queste aree" (p. 246).

Come evidenziato nel par. 1.1, il Piano del Verde non è stato pienamente realizzato; anzi, si propone l'ampliamento in un'area che il Piano destinava alla conservazione della brughiera. Siamo quindi in un contesto di sostanziale inadempienza rispetto a quelle misure che avrebbero dovuto mitigare **le criticità ambientali già esistenti.**

In questo scenario il proponente non solo esclude dal SINCA l'analisi delle potenziali incidenze dello stress da inquinamento sui siti Natura 2000<sup>7</sup>, ma **esclude l'ozono** dalle specie gassose esaminate nello Studio atmosferico (Allegato 22) presentato nelle integrazioni del 2021, tanto che nel parere del Parco del Ticino si legge: "si rileva che l'attività aeroportuale eleva significativamente le concentrazioni di ozono, fatto particolarmente rilevante per la vegetazione del Parco Ticino perché l'ozono è l'inquinante fitotossico più pericoloso in assoluto. Alla luce di ciò appare incomprensibile la scelta di escludere l'ozono dalle specie gassose considerate nelle simulazioni modellistiche. [...] **In ogni caso il fatto che allo stato attuale la**

---

<sup>7</sup> Tra l'altro nel SINCA 2011 la stessa SEA aveva incluso la componente dello "stress da inquinamento, a causa delle emissioni di sostanze chimiche" (par. 7.3.1.3), seppure tralasciando di valutare gli IPA e l'ozono, ma lo stesso concludendo che "le emissioni derivanti dalle attività a pieno regime dell'aeroporto possano determinare un impatto rilevante sulla vegetazione". Tale componente è stata valutata anche nel secondo Studio di incidenza presentato nelle integrazioni del 2012 e arricchito con dettagli sulle rotte di decollo. Le stime vengono totalmente riviste e l'incidenza valutata come "trascurabile" in considerazione del fatto che la costruzione della terza pista, spostando a sud una parte dei decolli, avrebbe permesso di ridurre le emissioni all'esterno del sedime (sic!).

*soglia critica per la protezione degli ecosistemi naturali di 30 µg/m<sup>3</sup> di NO<sub>2</sub> sia già superata non giustifica il “tanto peggio”, ma dovrebbe stimolare ad individuare dei seri piani di risanamento della qualità dell’aria, piani che sono decisamente incompatibili con un ampliamento delle emissioni nell’area”.*

Come abbiamo già riportato nel par. 2.3.2, l'Analisi di impatto botanico (Allegato 24) analizza l'inquinamento atmosferico (h4), cui sono correlate “alterazioni dei parametri abiotici degli ecosistemi” e stima l’impatto come negativo.

Lo Studio faunistico (Allegato 24), oltre a valutare l’inquinamento atmosferico (M.5) in relazione alla **perdita di habitat di specie** come conseguenza delle emissioni con impatti negativi sulla componente vegetazionale, considera gli effetti negativi sulle specie: “Le emissioni atmosferiche potrebbero inoltre determinare effetti negativi sugli anfibi, attraverso l’insorgenza di danni epidermici, soprattutto nei primi stadi di vita emersa successivi alla metamorfosi, quando l’epidermide degli individui è particolarmente sottile (Pough 1976; Freda 1986). Numerosi studi dimostrano effetti negativi sugli uccelli (Llacuna et al. 1993, 1995), che depongono uova dal guscio più sottile con conseguente riduzione del successo riproduttivo (Nyholm e Meyrberg 1977; Drent e Woldendorp 1989)”. Lo Studio stima **la minaccia almeno potenziale per 73 specie** su un totale di circa 80 specie tra mammiferi, uccelli, anfibi, invertebrati (tabella 3.3, Sintesi delle minacce per ciascuna specie di interesse conservazionistico); conclude dunque che l'inquinamento atmosferico è solo **parzialmente mitigabile e compensabile**.

Tutto ciò premesso, appare evidente che l’inquinamento atmosferico meritava un posto nelle valutazioni svolte nello Studio di incidenza, dato l’incremento del traffico aeroportuale e indotto previsto.

#### **Emissioni luminose (inquinamento luminoso)**

Come già detto, gli effetti delle emissioni luminose non sono stati analizzati nello Studio di incidenza; di conseguenza, tutte le potenziali incidenze sulla fauna non sono state opportunamente valutate.

La Regione Piemonte ha avanzato in proposito due richieste (INT-003):

- B.3. *Manca una relazione illuminotecnica degli interventi di conversione a LED delle torri faro, air side e land side **valutandone i potenziali effetti sulla fauna notturna**;*
- B.4. *Mancano dati e valutazioni faunistiche relativamente al territorio piemontese interessato sia per la prossimità dell’area Cargo in progetto, sia per le potenziali nuove rotte di volo che potrebbero interferire pesantemente sui movimenti migratori e costituire elemento di disturbo per la fauna stanziale e svernante. In particolare, **mancano valutazioni inerenti l’incidenza potenziale sui migratori notturni, in relazione all’interazione tra le direttrici di volo notturno e le rotte aeree a causa del potere attrattivo delle luci aeroportuali sulla fauna. Riguardo a tale tematica specifica si richiede di riportare dati a supporto sia in merito alla previsione di voli notturni, sia in merito ai dati dei flussi migratori.***

La risposta in entrambi i casi è stata la stessa: “Relativamente all’interferenza con le rotte si conferma che lo studio condotto proprio sull’impatto dell’inquinamento luminoso di Malpensa sulla migrazione degli uccelli **ha mostrato evidenze su possibili alterazioni del comportamento migratorio, anche se non è stato possibile giungere a conclusioni certe (Fornasari 2003, Calvi et al. 2011 in Allegato 24). A questo proposito si evidenzia che l’incremento dell’illuminazione derivante dalla realizzazione dell’espansione del piazzale cargo è marginale rispetto a quella già esistente e valutata (l’incremento di superficie illuminata è di 40 ha rispetto al sedime quasi completamente illuminato di 1240 ha)”.**

Una risposta decisamente insoddisfacente: il fatto che si tratti di un incremento *marginale* rispetto all’inquinamento luminoso già esistente non esime dal valutarlo adeguatamente e considerando gli effetti

cumulativi – tanto più che, come più volte ribadito, non c'è un dato sulle incidenze delle emissioni luminose sulle specie di interesse comunitario per i quali i siti Natura 2000 sono stati designati né sugli uccelli migratori allo stato attuale.

A tal proposito le LGN stabiliscono che lo studio di incidenza *“deve riportare i risultati e le conclusioni delle analisi svolte sulle specie di Allegato II della Direttiva Habitat, delle specie di Allegato I della Direttiva Uccelli e di tutti gli uccelli migratori che ritornano regolarmente nel sito, nonché di tutti gli habitat di cui all'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE”* (LGN, 3.3).

Inoltre nella risposta di SEA si fa riferimento solo all'avifauna, mentre la richiesta B.3 è riferita a **tutta la fauna notturna** e viene del tutto ignorata.

Di nuovo ricorriamo allo Studio faunistico (Allegato 24) per rimarcare l'inopportuna scelta di escludere l'inquinamento luminoso dallo Studio di incidenza. Innanzitutto il documento evidenzia che *“l'inquinamento luminoso durante le ore notturne può alterare i ritmi biologici delle specie e fungere da attrattore verso aree poco idonee e sicure”*. Tale minaccia (M.6) *“influenza in maniera negativa la migrazione degli uccelli. [...] Uno studio recente condotto proprio sull'impatto dell'inquinamento luminoso di Malpensa sulla migrazione degli uccelli, ha mostrato evidenze su possibili alterazioni del comportamento migratorio, anche se non è stato possibile giungere a conclusioni certe (Fornasari 2003, Calvi et al. 2011).*

In merito all'impatto sui chiropteri, la presenza di illuminazione, in alcuni casi, potrebbe risultare vantaggiosa: *“varie specie di pipistrelli foraggiano abitualmente nelle aree illuminate artificialmente, poiché la luce esercita su molte specie di insetti un effetto attrattivo (Arlettaz et al. 1999). Per contro, le specie che non si alimentano presso i lampioni possono essere influenzate in maniera negativa dall'inquinamento luminoso. In particolare, aumenta il rischio di predazione dal momento che presso le fonti luminose possono essere attivi predatori notturni e diurni. Inoltre in prossimità dei lampioni stradali aumenta il rischio di mortalità per collisione con autoveicoli (Rydell 1991; Brinkmann et al. 2008). Numerose specie di chiropteri (es. Rhinolophus sp., Myotis sp.) evitano le aree illuminate, pertanto all'aumentare delle aree illuminate si riducono le aree a loro idonee (Fure 2006, Stone et al. 2009). Anche gli insetti sono influenzati in maniera negativa dall'inquinamento luminoso (Robinson 2005; Sustek 1999)”*.

Stando ai dati indicati nella la tabella 3.3 (Sintesi delle minacce per ciascuna specie di interesse conservazionistico) **l'inquinamento luminoso è una minaccia almeno potenziale per 69 specie** (su circa 80 specie considerate).

Lo Studio conclude che gli impatti derivanti dall'inquinamento luminoso sono solo **parzialmente mitigabili** (mt. 13: Illuminazione direzionata; mt. 14: Utilizzo lampade a vapori di sodio).

### **Emissioni sonore (inquinamento acustico)**

I potenziali effetti delle emissioni sonore sono stati trattati nello Studio di incidenza e giudicati "trascurabili" in fase di Screening, ma, anche in questo caso, l'analisi è parziale e riguarda esclusivamente l'avifauna e solo il possibile disturbo correlato all'operatività dell'aeroporto sia a terra che in aria. Inoltre anche le analisi relative all'avifauna sono generiche e incomplete. In sostanza non si fa altro che mettere in relazione le curve isofoniche LVA allo stato di progetto con i siti Natura 2000 interessati (SINCA-T03); ne risulta che i siti limitrofi all'ambito aeroportuale siano interessati da curve isofoniche inferiori ai 60 dB(A), tranne per i siti ZSC Brughiera del Dosso e ZPS Boschi del Ticino, i quali, per una limitatissima porzione, rientrano nella curva di LVA inferiore a i 65 d(BA), valori che sembrano essere al di sotto della soglia in grado di determinare alterazioni comportamentali dell'avifauna. Nello Studio inoltre si afferma che la capacità di adattamento al rumore degli aerei da parte dell'avifauna dipende dalla regolarità con la quale si determina lo stimolo acustico e nel caso di Malpensa i movimenti degli aeromobili avvengono secondo un

andamento costante per lunghi periodi di tempo; ***“in conclusione l’incidenza sui siti in esame è stata giudicata trascurabile”***.

L’assunto è che gli uccelli siano in grado di “abituarsi” alle fonti di rumore. Viene però **esclusa dall’analisi l’avifauna migratrice** che al contrario dell’avifauna stanziale ha scarsissime possibilità di adattamento, in quanto non esposta regolarmente allo stimolo acustico. È la stessa SEA ad affermarlo nello Studio di incidenza presentato nella VIA 2011: *“Diversa è risultata invece la situazione per quanto riguarda l’avifauna migratrice, costituita da individui che si trovano a sostare nell’area di studio per pochi giorni, durante i quali devono ripristinare efficacemente le riserve energetiche necessarie a proseguire con successo il viaggio migratorio. Questi individui, anche in considerazione del basso grado di fedeltà ai siti di sosta da parte dei Passeriformi (Catry et al., 2004), si trovano verosimilmente in un ambiente a loro sconosciuto. La presenza di una fonte di disturbo in questa fase delicata della vita dei migratori assume quindi maggiore rilevanza, in quanto il tempo costituisce per essi un fattore limitante (Alerstam & Lindström, 1990): non hanno il tempo sufficiente per “abituarsi” al disturbo e non associarlo ad un pericolo reale”* (SINCA 2011, 7.3.2.4, p. 73).

Vale la pena ricordare che il territorio della Valle del Ticino rappresenta un’area strategica per l’avifauna migratrice (è inoltre riconosciuta come IBA) ed è interessata da ***“due importanti percorsi migratori (rotte con direzione N-S parallele al fiume e rotte con direzione E-O parallele al limite meridionale delle Prealpi) e di percorsi locali che riguardano specie migratrici, stanziali e movimenti di dispersione giovanile”*** (Parere Ente GAP). Sarebbe stato dunque utile analizzare le rotte di migrazione in relazione a quelle degli aeromobili; peraltro tale richiesta è stata avanzata, come già detto, dalla Regione Piemonte in relazione ai migratori notturni; la stessa CTVA ha chiesto, senza ottenere risposta, di ***“approfondire l’analisi delle rotte di migrazione dell’avifauna”*** (Richieste CTVA, p. 150).

Inoltre non vengono analizzate le possibili **interferenze del rumore con la propagazione dei segnali acustici di origine animale** (canto, richiami) che possono condurre a un calo della densità e del successo riproduttivo. È sempre SEA ad affermarlo nel 2011: *“Gli uccelli che si trovano alle prese con elevati livelli di rumore di fondo adottando diversi comportamenti per ridurre l’interferenza di tale rumore con i propri segnali vocali. Il Pettiroso (*Erithacus rubecula*) ad esempio estende la propria attività canora alle ore notturne, caratterizzate da un minore rumore di fondo (Fuller et al., 2007). Non è ancora chiaro quali effetti possano avere questi adattamenti che portano gli individui ad una sostanziale modifica del proprio time-budget, ovvero dell’uso del tempo. Ogni attività comporta infatti un dispendio energetico e, quindi, un relativo apporto al bilancio energetico giornaliero. L’alterazione di questo bilancio può teoricamente, in base alle conoscenze attuali, portare ad effetti negativi sulla condizione fisica degli individui, sulla loro sopravvivenza e su quella delle popolazioni”* (SINCA 2011, 7.3.2.4, p. 71).

Infine, non si considera la possibilità che più effetti possano agire in sinergia (stimoli visivi e uditivi).

Dato, infine, che il SINCA analizza, seppur parzialmente, solo le incidenze delle emissioni sonore sull’avifauna, per avere un’idea dei potenziali impatti dell’inquinamento acustico su tutta la fauna, possiamo considerare solo quanto analizzato nello Studio faunistico (Allegato 24). Più in dettaglio, la minaccia M.4 è **stimata come almeno potenziale per 53 specie** (su circa 80 considerate), non solo uccelli (tabella 3.3, Sintesi delle minacce per ciascuna specie di interesse conservazionistico).

Lo Studio evidenzia inoltre che ***“il rumore agisce da deterrente sull’utilizzo del territorio da parte della fauna in relazione a diversi meccanismi. Per le specie che utilizzano le vocalizzazioni durante la fase riproduttiva esso agisce come “incremento di soglia” diminuendo la distanza di percezione del richiamo territoriale. Per alcune specie l’aumento del rumore rende un sito meno controllabile, quindi meno sicuro, per la protezione dai predatori, mentre per altre specie il rumore potrebbe agire interferendo con le frequenze di emissione, con significati specie-specifici. Le specie più sensibili all’inquinamento acustico risultano gli uccelli (in particolare gli uccelli canori), gli anfibi anuri e i chiroteri. [...] Qualora la***

*perturbazione fosse di alta intensità e coinvolgesse l'intera popolazione presente nel sito, essa potrebbe determinare la perdita di specie di interesse comunitario e conservazionistico. In generale la perdita dei siti di nidificazione dell'avifauna più sensibile avviene superata la soglia dei 50 dBA, ma già con una soglia di soli 40 dBA il fenomeno è apprezzabile sulle specie più sensibili (Iuell et al. 2003, Wiqcek et al. 2015)".*

Tutto ciò premesso, è evidente che le analisi effettuate da SEA nello Studio di incidenza relativamente alla componente rumore risultano insufficienti ad escludere gli effetti negativi sulla fauna.

### **Mortalità diretta**

Il fenomeno del *birdstrike* è l'unico fattore che nel SINCA è stato sottoposto a Valutazione appropriata.

Le considerazioni vengono fatte sulla base di due assunti: il primo è che la quasi totalità degli impatti riguardanti l'aviazione civile avviene all'interno o nelle vicinanze degli aeroporti (il 90% secondo ICAO) soprattutto durante la fase di atterraggio e di decollo, entro circa 100 m di altezza; il secondo è che il 95% delle collisioni coinvolge l'avifauna<sup>8</sup>.

Sulla base di queste indicazioni vengono esclusi dall'analisi del fenomeno della mortalità diretta le specie diverse dagli uccelli e tutte le potenziali incidenze sulla fauna correlate al previsto aumento del traffico stradale indotto (*road kills*); questa lacuna è aggravata dal fatto che non venga presa in considerazione la prevista realizzazione di nuova viabilità per l'accessibilità a Malpensa (tangenziale di Somma Lombardo, collegamento Besnate-Malpensa, variante alla SS 341 Gallaratese), né la modifica del tracciato della SP14 legata alla proposta realizzazione della nuova Area Cargo all'esterno del sedime in un'area ad elevata naturalità attualmente sottoposta a un minor disturbo antropico.

Al contrario, nello Studio faunistico (Allegato 24) vengono riportati diversi fattori legati alla minaccia della mortalità diretta (M.3): M.3.a incremento del *wildlife strike* (esercizio), a causa dell'incremento del traffico aereo; M.3.b incremento *road kills*, a causa dell'incremento del traffico stradale (cantiere/esercizio); M.3.c impatto contro superfici riflettenti/trasparenti, a causa della costruzione e ristrutturazione di edifici (cantiere/esercizio).

A proposito della minaccia M.3.b (incremento *road kills*), nello Studio si afferma che *"L'incremento del traffico stradale previsto sulla S.S.336 e sulla S.S.336bis potrebbe causare l'aumento della mortalità dovuta agli impatti diretti con i veicoli. Ciò avverrebbe anche a causa delle tre alternative previste (tangenziale di Somma Lombardo, collegamento Besnate-Malpensa, variante alla S.S.341 Gallaratese) per decongestionare il traffico veicolare sui tratti di strada critici. In generale, la mortalità stradale è considerata responsabile di una piccola proporzione (1-4%) della mortalità delle specie comuni. Al contrario, per le specie più sensibili e con popolazioni ridotte il traffico veicolare potrebbe essere una minaccia consistente"*.

Sulla minaccia M.3.c (impatto contro superfici riflettenti/trasparenti) lo Studio asserisce che *"Il Masterplan prevede la costruzione e la ristrutturazione degli edifici con facciate dalle ampie vetrate, per massimizzare l'apporto di luce e per aumentare il comfort degli spazi interni. La mortalità causata dall'impatto con superfici trasparenti e/o riflettenti (es. vetrate) è una minaccia per gli uccelli. [...] Un recente studio ha dimostrato che anche per i chiropteri le vetrate degli edifici possono rappresentare un problema, in quanto il loro richiamo di ecolocalizzazione non ritorna verso di essi ma viene riflesso in un'altra direzione, causando la collisione contro i vetri (Greif et al. 2017)"*.

Secondo la tabella 3.3 (Sintesi delle minacce per ciascuna specie di interesse conservazionistico), la minaccia M.3.b (incremento *road kills*) interessa **75 specie** (poco meno della totalità di quelle considerate): tutti i mammiferi, i rettili, gli anfibi, gli invertebrati (ad esclusione dell'*Unio mancus*), la quasi totalità degli

---

<sup>8</sup> Ma *"La probabilità di wildlife strike aumenta con l'aumentare delle aree idonee alla fauna nelle aree circostanti l'aeroporto (Iglay et al., 2017)"* (Studio faunistico, Allegato 24).

uccelli. La minaccia M.3.c. (impatto contro superfici riflettenti/trasparenti) è **considerata almeno potenziale per 46 specie**, in prevalenza, come è ovvio, uccelli e chiropteri.

Anche in questo caso, si può concludere che le analisi contenute nel Studio di incidenza non sono sufficienti ad escludere possibili incidenze: le interferenze con l'avifauna sono sottostimate (si considerano solo le collisioni con gli aeromobili); le interferenze con la restante fauna sono escluse.

### **Perdita di superfici**

Alla perdita di superfici è correlata la sottrazione di habitat, di specie e di habitat di specie.

Nel SINCA questo fattore non viene assolutamente analizzato e, come abbiamo già detto, liquidato con l'assunto che *“per quanto nello specifico attiene alla sottrazione di habitat, habitat di specie e di specie di interesse comunitario, generata dall'approntamento delle aree di cantiere (Dimensione Costruttiva dell'opera), non si sono rilevate incidenze significative tra le azioni di progetto ed i siti Natura 2000 individuati, in quanto le opere in progetto riguardano aree esterne ai siti e non in continuità con gli stessi. Un elemento che ha rivestito un ruolo sostanziale ai fini dell'espressione del giudizio è rappresentato dall'assenza di habitat, specie ed habitat di specie di interesse comunitario”* (SINCA, 6.5.1.1).

Se la prima frase è corretta dal punto di vista almeno formale (l'area non è stata ancora inserita nella rete Natura 2000), la seconda non corrisponde assolutamente al vero.

Difatti, data la rilevante presenza di habitat e specie di interesse comunitario, l'area interessata dall'ampliamento del sedime aeroportuale nel 2011 è stata oggetto della **proposta di istituzione del SIC/ZPS “Brughiere di Malpensa e di Lonate” da parte del Parco Lombardo della Valle del Ticino**, con la quale si chiedeva il riconoscimento per un ambito pari a 856 ettari (Deliberazione C.d.A. n. 47 del 15/07/2011).

Nella proposta erano censiti: 4 habitat di interesse comunitario, dei quali il più rappresentato è l'habitat 4030; 230 specie ornitiche, 58 delle quali di interesse comunitario (fra cui il Succiacapre e l'Averla piccola); 48 le specie migratrici e/o svernanti inserite nell'Allegato I della Direttiva Uccelli e non nidificanti (tra le quali due specie globalmente minacciate quali il Re di quaglie e il Gobbo rugginoso); 14 falconiformi di interesse comunitario; i lepidotteri *Callimorpha (Euplagia) quadripunctaria*, specie comunitaria prioritaria, e *Coenonympha oedippus*, considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione ed inclusa nell'Allegato II della Direttiva Habitat.

Data dunque la presenza accertata di habitat e specie di interesse comunitario, occorre evidenziare che, a tal proposito, la Comunicazione della Commissione europea “Valutazione di piani e progetti in relazione ai siti Natura 2000 Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva Habitat 92/43/CEE” (2021/C 437/01) specifica: ***“In questa occasione è importante rilevare che direttive Uccelli e Habitat, oltre alla protezione del sito disciplinata dall'articolo 4 della direttiva Uccelli e dall'articolo 6 della direttiva Habitat, stabiliscono altresì un sistema di rigorosa protezione di determinate specie in tutta la loro area di ripartizione naturale all'interno dell'UE, ossia tanto all'interno quanto all'esterno dei siti Natura 2000.”***

Ciò premesso, nell'allegato INT-105 alle integrazioni volontarie del luglio 2022 assistiamo a un vero e proprio “ribaltamento”: SEA riconosce la presenza di habitat di interesse comunitario e procede alla definizione di interventi di mitigazione e compensazione. Inoltre si specifica che le mitigazioni/compensazioni verranno precedute da una **fase di sperimentazione** per una verifica del livello di successo delle operazioni: ***“Tra le sperimentazioni proposte non compare l'uso di cotico di brughiera per il ripristino dell'habitat 4030. Tale intervento non viene qui considerato perché per la sua realizzazione verrà utilizzato il cotico derivante dalla distruzione di circa 4 ettari di brughiera per l'ampliamento dell'aeroporto; dato che la rimozione avverrà in una sola fase, tutto il cotico raccolto verrà immediatamente utilizzato senza passare per la fase sperimentale”***. E se l'esito non fosse positivo?

Anche se l'area non è nella rete Natura 2000, rimane, ed è preponderante, una questione sostanziale: si rischia di compromettere in maniera potenzialmente irreversibile un'area che ospita habitat e specie di interesse comunitario, alcune delle quali si trovano in un grave stato di conservazione sfavorevole a livello unionale (basti citare *Coenonympha oedippus*).

Anche nello Studio faunistico (Allegato 24) l'analisi delle possibili incidenze generate dalla perdita di superfici, esclusa dallo Studio di incidenza, giunge alla conclusione che **“La perdita di habitat (quindi l'ampliamento dell'area cargo), in generale, è una minaccia per 40 specie. Quattro di esse si estinguerebbero: un uccello (*Anthus campestris*) e tre lepidotteri (*Coenonympha oedippus*, *Maculinea arion*, *Zerynthia polyxena*)”** e rileva potenziali **impatti non compensabili**.

### **Effetti congiunti tra i diversi fattori di impatto**

Alla luce di quanto esposto finora, data la possibilità che più effetti agiscano in sinergia con altri, sarebbe stato opportuno valutare nello Studio di incidenza anche i potenziali effetti congiunti generati dal Masterplan.

Dato però che dal SINCA sono stati esclusi o sottostimati la gran parte dei fattori analizzati in precedenza, per fare una possibile valutazione delle potenziali minacce cumulative per la fauna possiamo fare riferimento solo alla tabella 3.3 dello Studio faunistico (Allegato 24).

La tabella sintetizza le minacce per ciascuna specie di interesse conservazionistico presente nell'unità minima di studio (mammiferi, uccelli, rettili, anfibi, invertebrati, comunità<sup>9</sup>), dove con (1) sono classificati non solo gli impatti significativi, ma anche quelli potenziali e scarsamente significativi, con (0) gli impatti non significativi o nulli, con (?) gli impatti non valutabili.

L'elemento più rilevante in considerazione di un possibile effetto cumulo è che, su un totale di circa 80 specie, **la maggioranza delle specie è interessata da oltre 2 potenziali minacce** (su 10 minacce considerate): 5 specie sono interessate da 3 minacce; 3 specie da 4 minacce, 10 specie da 5 minacce; 17 specie da 6 minacce; 19 specie da 7 minacce; 18 specie da 8 minacce; una specie da 9 minacce (il Succiacapre).

Lo Studio di incidenza dunque, stante il limitato numero di fattori analizzati, non valuta la concreta possibilità che alcuni effetti generati dal Masterplan possano interferire con la fauna in sinergia tra loro.

### **Effetti cumulativi**

SEA ha escluso dal SINCA anche l'analisi degli effetti cumulativi del Masterplan con altri P/P/P/I/A: *“non ci sono ulteriori piani/programmi/progetti/interventi/attività che possano insistere direttamente o indirettamente sui siti Natura 2000 individuati e per i quali si debbano considerare gli effetti cumulativi con il progetto in esame”* (SINCA, 6.2).

Ad esclusione di quelli proposti dalla stessa SEA (1. Centro servizi per l'Autotrasporto Cargo-PASS4CORE) o previsti in relazione al futuro sviluppo aeroportuale (2. le infrastrutture stradali indicate nel Protocollo di Intesa).

1. Per quanto riguarda il progetto PASS4CORE, SEA ha presentato, nell'ambito della procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, il format di supporto per lo Screening (VInCA), dove leggiamo che **“La realizzazione del progetto determina sia in fase di cantiere che di esercizio inquinamento acustico ed atmosferico. Dalle analisi condotte nell'ambito dello Studio Preliminare Ambientale, al quale si rimanda, gli effetti correlati alla fase di esercizio e di cantiere sono considerati trascurabili”**.

---

<sup>9</sup> Le comunità considerate in tabella sono gli Insetti saproxilofagi degli alberi cavi e gli invertebrati dei prati secchi, di brughiera e delle oasi xerothermiche (inseriti nell'elenco A1 della L.R. 28/2010).

L'esito della verifica di assoggettabilità a VIA ha stabilito che il progetto è escluso dalla procedura di VIA (Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-0000221) *“a condizione che si ottemperi alle condizioni ambientali di cui agli articoli 2 e 3, e nel rispetto delle riserve e delle indicazioni riportate nel parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS – Sottocommissione VIA, n. 522 del 27 luglio 2022”*.

Nel Decreto direttoriale leggiamo che la CTVIA aveva espresso in precedenza un parere negativo (parere n. 471 del 26 aprile 2022) proprio in considerazione della **mancata valutazione degli effetti congiunti col Masterplan 2035**: *“gli interventi proposti in sé considerati parrebbero non comportare impatti negativi e significativi; tuttavia, una compiuta valutazione ambientale degli interventi proposti non può prescindere, secondo quanto previsto dalle normative vigenti e dalle Linee Guida sulla valutazione di incidenza 2019, da una valutazione complessiva degli impatti e da una descrizione approfondita delle scelte localizzative anche con riferimento a quanto previsto nel Masterplan 2035”*.

A seguito delle integrazioni volontarie presentate da SEA tale parere è stato riformulato pur stabilendo alcune condizioni ambientali recepite poi nel Decreto direttoriale.

Nel parere della CTVIA n. 522 del 27 luglio, in ordine effetti cumulativi, la Commissione afferma che *“Con la nota del 21/03/2022 già richiamata, sono stati valutati i possibili effetti cumulativi con riguardo soprattutto agli interventi inerenti all'aeroporto di Malpensa, di cui è attualmente in corso una procedura di VIA sul “Masterplan 2035”. Si concorda con il Proponente che la sovrapposizione degli effetti con detta dimensione, esaminati in questa sede, non osti alla valutazione del progetto odierno in esame, fermo restando che **in ogni caso gli impatti aggiuntivi dell'opera in progetto saranno ulteriormente valutati nell'ambito della procedura di VIA del Masterplan”***.

Al tal proposito, dato che come abbiamo visto il SINCA del Masterplan 2035 ha svolto una valutazione appropriata solo sul fenomeno del *birdstrike*, date le evidenti lacune evidenziate nelle presenti osservazioni, considerato che per il progetto PASS4CORE è stato presentato solo il format Screening per il proponente, riteniamo sarebbe necessaria un'integrazione di SEA in merito all'effetto cumulo con il progetto PASS4CORE.

Inoltre, è necessario evidenziare che la procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA per il progetto PASS4CORE è stata avviata il 22/11/2021, quindi successivamente alla richiesta di integrazioni al Masterplan dell'aprile 2021, poi presentate a luglio. Molto probabilmente, dunque, SEA era già in condizione di aggiornare lo Studio di incidenza (come richiesto dalla CTVIA) con una valutazione degli effetti cumulativi dei due progetti.

2. Per quanto riguarda gli interventi sulle infrastrutture stradali legate all'accessibilità dell'aeroporto, nell'ambito di una verifica dimensionale delle infrastrutture nello scenario futuro (Relazione generale, 11.7.3) sono stati valutati i cambiamenti che potrebbe subire il traffico stradale, in particolare la capacità della S.S.336 e S.S.336dir (i tratti stradali più critici per raggiungere Malpensa) è stata valutata anche nello scenario di progetto.

Due sono le situazioni analizzate:

- la prima considera lo scenario futuro al 2035, con domanda stimata al 2035 assegnata sulla rete futura potenziata dalla realizzazione di 3 infrastrutture di progetto:

- Tangenziale di Somma Lombardo
- Collegamento Besnate-Malpensa
- Variante alla SS341 Gallaratese

- la seconda rappresenta lo scenario 2035 *“do nothing”*, con domanda stimata al 2035 assegnata al grafo di rete futuro (comprendente gli interventi previsti nell'area dell'aeroporto), che non comprende le nuove infrastrutture suddette.

La conclusione delle valutazioni svolte è che *“la rete infrastrutturale futura favorisce la redistribuzione dei flussi, in particolare quelli di attraversamento, pari a ca il 60% dei flussi insistenti sull’asta, lungo percorsi alternativi tali da sgravare la viabilità di accesso all’aeroporto”* (Relazione generale, 11.7.3.5)

In risposta alle richieste formulate dal Parco del Ticino, SEA precisa: *“Le valutazioni svolte risultano effettivamente **subordinate all’effettiva realizzazione delle nuove infrastrutture e queste ultime seguiranno un iter progettuale, approvativo (anche dal punto di vista ambientale) e realizzativo differente dalle opere previste dal Masterplan dell’aeroporto di Malpensa, che costituiscono l’oggetto del presente processo di valutazione**”* (INT-006).

Tali interventi risultano sostanzialmente confermati nel Protocollo di intesa (INT-101), che ne aggiunge anche altri e impegna la Regione Lombardia a favorirne l’attuazione (art. 2, comma 2.1, lett. e):

- e. per le opere relative all’accessibilità trasportistica e nell’ambito di un quadro complessivo che contempla già la realizzazione della Variante alla SS 341 - Lotto 1 Bretella di Gallarate e del Collegamento ferroviario MXP T2 - linea RFI del Sempione, favorire l’attuazione delle ulteriori infrastrutture stradali per l’accessibilità a Malpensa, identificate come segue (e rappresentate graficamente nella tavola allegata):
  - a. Gruppo 1- Interventi di livello locale:
    - Tangenziale di Arsago Seprio (di competenza della Provincia di Varese);
    - Tangenziale Ovest di Gallarate da Besnate (A8/A26) a Cardano al Campo (solo tratto in Cardano fino a via Papa Giovanni XXIII) – (di competenza della Provincia di Varese);
    - *Circonvallazione alla SP 28*, tratto da Via per Ferno alla zona industriale di Ferno.
    - Riqualfica/potenziamento di via Giusti in Somma Lombardo;
    - Bretellina di Samarate da Via Olearo a Via Milano;
  - b. Gruppo 2 - Interventi di livello sovralocale:
    - Tangenziale di Somma Lombardo;
    - Variante alla SS 341 – Lotto 2 Variante di Samarate;

anche impegnandosi a richiedere al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile l’inserimento nei futuri Contratti di Programma ANAS degli interventi del Gruppo 2, ove non già presenti;

Appare indubbio che la realizzazione di tali infrastrutture necessarie ad ottimizzare l’accessibilità dell’aeroporto in funzione delle previsioni del Masterplan comporterà un effetto cumulativo negativo in termini di impatti sulle componenti ambientali e di conseguenza anche potenziali effetti cumulativi sui siti Natura 2000. Risulta altresì evidente che solo una procedura di Valutazione Ambientale Strategica comprensiva di VInCA è idonea a valutare gli effetti cumulativi dello sviluppo infrastrutturale dell’aeroporto e delle infrastrutture ad esso correlate.

Da ultimo, come già detto nel par. 2.3.1, l’individuazione dell’ambito di studio calcolata in 13 km dal centroide del sedime dell’aeroporto ha portato ad escludere dalla VInCA i siti Natura 2000 piemontesi e, conseguentemente, non consente di stabilire la presenza di altri P/P/P//I/A che incidono su questi stessi siti.

#### **2.3.4. Valutazione delle soluzioni alternative**

Dato il contesto ambientale dell’area di Malpensa, considerato che almeno il danno nella ZSC IT2010012 “Brughiera del Dosso” è stato accertato da una sentenza e correlato all’esercizio dell’attività aeroportuale – cui, come già detto, è seguita una procedura di infrazione per violazione della Direttiva Habitat –, sarebbe stato doveroso includere nello Studio di incidenza la valutazione delle soluzioni alternative, come suggerito

nelle Linee guida nazionali. La valutazione delle alternative nell'ambito del SINCA avrebbe permesso di esaminare le diverse ipotesi alternative **secondo i criteri della valutazione appropriata e includendo l'opzione "zero"**.

In considerazione, infatti, di un impatto che appare ovvio, dati anche gli elementi di criticità più volte emersi già durante la VIA 2011, SEA avrebbe dovuto procedere nello Studio di incidenza in oggetto ***“ad una ricognizione preventiva sulle possibili Soluzioni Alternative nell'ambito degli opportuni approfondimenti previsti nella valutazione appropriata”***. Nell'ambito dello Studio di incidenza, inoltre, la scelta delle alternative, inclusa l'opzione zero, deve orientarsi verso l'opzione meno dannosa per gli habitat e le specie e per l'integrità del sito Natura 2000, in quanto ***“deve, dunque, prevalere il valore della biodiversità rispetto alle tipologie di proposte, qualsiasi esse siano, affinché presentino una interferenza minima o nulla nei confronti dei siti Natura 2000 interessati”*** (LGN, 1.4). Al contrario, il proponente realizza l'analisi delle alternative, inclusa l'opzione “zero”, solo nell'ambito dello Studio di impatto ambientale, e nonostante successivamente SEA abbia integrato (su richiesta) l'analisi delle soluzioni alternative nell'ambito del SIA approfondendo la componente ambientale (Allegato 20, integrazioni del 2021), il documento esclude l'opzione “zero” e non procede a un confronto delle soluzioni alternative basato sull'analisi degli effetti del Masterplan sugli habitat e sulle specie per cui i siti Natura 2000 interessati dal progetto sono stati designati.

Inoltre, nelle integrazioni del luglio 2022 (seguite al Protocollo d'intesa), l'area individuata per l'alternativa 2/2A viene destinata all'intervento “C. Promozione delle fonti energetiche rinnovabili” (l'impianto fotovoltaico), mentre l'apposizione del vincolo culturale su “Cascina Malpensa” ha portato a scartare l'alternativa 4, il tutto senza aver prima confrontato le diverse soluzioni solo in considerazione della minore o maggiore incidenza rispetto agli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000 interessati.

### 3. Brughiere di Malpensa e Lonate

Il tema delle brughiere di Malpensa e di Lonate è stato già parzialmente affrontato. Quello che in questo capitolo ci preme aggiungere va al di là delle criticità evidenziate in precedenza; attiene piuttosto a un principio più ampio, verrebbe da dire più alto, che riguarda la conservazione della biodiversità e il fatto che questa viene troppo spesso sacrificata in nome di altro.

Per dirlo abbiamo scelto di riportare quasi integralmente la scheda A12.1.7 *Biotopo proposto SIC e ZPS “Brughiere di Malpensa e di Lonate”*, una check-list delle specie animali contenuta nello Studio d'area vasta:

*Area proposta a designazione quale SIC e ZPS dal Parco Lombardo della Valle del Ticino nel 2011. Per quanto concerne l'avifauna, nell'area sono state rilevate 226 specie, delle quali 78 nidificanti e 56 di interesse comunitario. Si tratta di un valore di diversità specifica tra i più elevati in Lombardia; 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” (Casale et al. 2012).*

*Per quanto concerne le specie nidificanti, gli ambienti di brughiera sono sito di importanza internazionale per **Caprimulgus europaeus**, specie di elevata priorità di tutela a livello europeo (BirdLife International 2004) del quale è nota la presenza nell'area di una popolazione numericamente rilevante, pari ad almeno 20-25 coppie, a indicazione dell'idoneità ottimale di tale habitat per questa specie minacciata a scala europea che viene abitato in periodo riproduttivo anche dalla popolazione nidificante di **Lanius collurio** numericamente più importante del Parco del Ticino e di **Anthus campestris**, specie che ha qui uno dei pochi siti riproduttivi a livello lombardo e unico sito*

per il Parco del Ticino. Gli ambienti umidi ospitano l'importante presenza di **Aythya nyroca**, specie di interesse comunitario e minacciata a livello globale (SPEC 1 secondo BirdLife International 2004), che ha qui con una-due coppie uno dei pochi siti riproduttivi a livello nazionale (Brichetti & Fracasso 2003), e di *Himantopus himantopus*, presente con una colonia di 10-15 coppie, che costituisce l'unica popolazione nidificante tra Lombardia e Piemonte al di fuori dell'area delle risaie. Per quanto concerne gli ambienti forestali, nell'area nidificano *Circaetus gallicus* (unico sito riproduttivo nel Parco del Ticino) e *Pernis apivorus*, mentre *Dryocopus martius* ha recentemente (prime osservazioni nel febbraio 2013) colonizzato l'area. Nel sito sono inoltre presenti almeno 4 territori di *Dendrocopos minor*, specie non comune in Lombardia.

**Le specie migratrici e/o svernanti inserite nell'allegato I della Direttiva Comunitaria Uccelli e non nidificanti nell'area sono 46, e comprendono altre due specie globalmente minacciate** (*Crex crex* e *Oxyura leucocephala*), entrambe classificate come SPEC 1 da BirdLife International (2004). **L'area risulta inoltre essere la più importante a livello nazionale come luogo di sosta per *Lanius collurio***; nel periodo 1982-2003 sono state infatti inanellate in Italia una media di 350 individui all'anno di tale specie (Spina & Volponi 2008) delle quali oltre il **10% sono state inanellate nella stazione ornitologica di Lonate Pozzolo** (Calvi et al. 2011). Anche per quanto concerne *Egretta garzetta* l'area risulta essere di importanza nazionale per la specie, in quanto vi sono stati censiti fino a 280 individui, pari a circa l'1% della popolazione italiana.

Tra le specie migratrici e svernanti di interesse comunitario nell'area è stata inoltre rilevata la presenza di 24 specie che frequentano agli ambienti di brughiera, ovvero *Ciconia ciconia*, *Pernis apivorus*, *Milvus milvus*, *Milvus migrans*, *Circaetus gallicus*, *Circus cyaneus*, *Circus macrorus*, *Circus pygargus*, *Aquila chrysaetos*, *Aquila pennata*, *Falco vespertinus*, *Falco columbarius*, *Falco peregrinus*, *Crex crex*, *Asio flammeus*, *Caprimulgus europaeus*, *Burhinus oedicephalus*, *Coracias garrulus* (che ha qui uno dei pochi siti lombardi regolarmente utilizzati durante la migrazione), *Calandrella brachydactyla*, *Lullula arborea*, *Anthus campestris*, *Sylvia undata*, *Lanius collurio*, *Emberiza hortulana*. Risulta inoltre di particolare rilievo che **nell'area siano state osservate tutti e 7 le specie di Ardeidi di interesse comunitario** (*Tarabuso*, *Tarabusino*, *Nitticora*, *Sgarza ciuffetto*, *Garzetta*, *Airone bianco maggiore* e *Airone rosso*) **e 14 specie di Falconiformi di interesse comunitario** (*Falco pecchiaiolo*, *Nibbio bruno*, *Nibbio reale*, *Biancone*, *Falco di palude*, *Albanella reale*, *Albanella pallida*, *Albanella minore*, *Aquila reale*, *Aquila minore*, *Falco pescatore*, *Falco cuculo*, *Smeriglio* e *Falco pellegrino*). Sempre in tale area è stato infine rilevato uno dei pochi individui di *Ubara asiatica* (*Chlamydotis undulata macqueenii*, attualmente *Chlamydotis macqueenii*) noti per l'Italia (Bianchi et al. 1973).

**Dal punto di vista entomologico, una presenza di eccezionale importanza è rappresentata dalla presenza di una popolazione relitta numerosa del lepidottero *Coenonympha oedippus*, considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione ed inclusa nell'allegato II della Direttiva Habitat.** La specie è stata trovata in riproduzione in brughiera per almeno quattro anni consecutivi, fra il 2009 e il 2012, come accertato da ricercatori italiani e da rilevatori dell'organizzazione internazionale Butterfly Conservation Europe. **La popolazione di questa farfalla rappresenta un unicum a livello europeo. Si segnala infatti che la maggior parte delle popolazioni note in Europa dalla letteratura scientifica sono andate incontro ad estinzione locale.** Le uniche due popolazioni vitali numerose che attualmente possiedono i requisiti di metapopolazione adatti ad evitare il cosiddetto "vortice dell'estinzione", determinato dall'interazione tra fattori demografici, genetici ed ambientali, sopravvivono nel lembo più importante delle baragge piemontesi (Riserva Naturale delle Baragge) e in quello più importante delle brughiere lombarde, rappresentato dalla Brughiera della Malpensa. Il sito ospita inoltre *Callimorpha* (= *Euplagia*) *quadripunctaria*, Lepidottero Eterocero incluso nell'allegato II della Direttiva Habitat nonché specie di interesse prioritario secondo la Commissione

Europea. Altri Lepidotteri di particolare interesse sono *Lycaena dispar*, incluso nell'allegato II della Direttiva Habitat, e una specie a distribuzione montana che ha qui l'unico sito di presenza nel Parco del Ticino: *Hipparchia semele*, che come molte altre specie di Satyridae è legata a prati e brughiere (pp. 411-412).

Forse i dati non restituiscono la situazione attuale, ma non è questo il punto. Piuttosto, se così fosse, questo dimostrerebbe solo che **si è atteso troppo a mettere in atto le azioni di tutela per la conservazione del sito.**

Come sottolineato sempre nello Studio d'area vasta: "Qualsiasi ulteriore trasformazione a carico delle superfici attualmente occupate dalla brughiera o dai querceti dell'area di studio, può costituire una minaccia tale da comportarne l'estinzione a scala locale (querceti) o regionale (brughiere). [...]. **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.** Le brughiere pedemontane lombarde e piemontesi dovrebbero avere una considerazione **prioritaria** nelle strategie di conservazione dell'habitat 4030 a livello dell'intero continente europeo, dato che rappresentano una particolare disgiunzione a sud delle Alpi del più vasto complesso delle "lowland heathlands", concentrato lungo le coste atlantiche" (pp. 99, 130).

Oggi nel SIA (Parte 2) leggiamo di "uno stato qualitativo degli habitat discretamente compromesso a causa **dell'abbandono, delle attività antropiche e dello sviluppo delle comunità vegetali di specie alloctone.** [...] 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. Motivo per il quale **si renderà necessario mettere in atto degli interventi mirati al recupero e la tutela degli elementi presenti** tramite interventi diretti sulla vegetazione che indirettamente agiranno da misure mitigative per la fauna legata a tali ambienti".

**Occorre ricordare che il Piano del Verde di Malpensa 2000 prevedeva azioni di "conservazione della brughiera" per 131 ettari a carico di SEA, che a distanza di oltre venti anni non risultano ancora attuate.**

Risulta infine assai discutibile che la conservazione la brughiera debba essere condizionata alla distruzione di una parte consistente della stessa (quella meglio conservata) con la realizzazione di opere che, in fase di cantiere, rischiano di favorire proprio **l'introduzione di specie alloctone, "con rischio di proliferazione negli ambienti naturali"**<sup>10</sup> e che, in fase di esercizio, aumenterebbero il disturbo antropico (inquinamento atmosferico, luminoso, acustico ecc.).

## In conclusione

Date le lacune esposte nelle presenti osservazioni, la Lipu ritiene che né lo Studio di incidenza presentato, né le integrazioni successive permettano di concludere con certezza che il progetto non pregiudicherà il mantenimento dell'integrità dei siti Natura 2000 interessati.

Siamo pertanto a chiedere l'espressione di un parere negativo di Valutazione di incidenza.

---

<sup>10</sup> "Proliferazione anche massiccia di specie esotiche invasive all'interno delle aree di cantiere, con rischio di proliferazione negli ambienti naturali" è l'impatto (f2) considerato nell'Analisi di impatto botanico (Allegato 24) sia in fase di cantiere che di esercizio. Tale potenziale impatto può causare "gravi danni agli ecosistemi e alla flora locali e dell'intero territorio", "Inquinamento floristico", "impoverimento della flora locale autoctona".

Distinti saluti,



Aldo Marco Vener

presidente della Lipu odv

Parma, 03/10/2022

Prot. n. 347/2022