



WWF Italia
Sede Nazionale
Via Po, 25/c
00198 Roma

Tel: 06844971
Fax: 0684497365
segreteria generale@wwf.it
sito: www.wwf.it

Spett.le
Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo
Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale
PEC: va@pec.mite.gov.it

Roma, 20/10/2022
Prot. DG 302/2022

Oggetto: Osservazioni Progetto Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan 2035 (Codice Procedura VIA n. 5359).

Limiti del Protocollo d'intesa del progetto del Masterplan di Malpensa 2035.

Il Protocollo di Intesa è stato sottoscritto il 6 giugno 2022 da Regione Lombardia, SEA SpA, ENAC, Provincia di Varese e Comuni di Arsago Seprio, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Ferno, Lonate Pozzolo, Golasecca, Somma Lombardo, Samarate e Vizzola Ticino.

Il Protocollo, però, non è stato sottoscritto da numerosi comuni ed enti sovracomunali che pure saranno interessati dagli impatti che l'intervento prospettato finirà per arrecare: sono rimasti esclusi i comuni del castanese, del magentino, del novarese e quelli della seconda fascia attorno all'aeroporto di Milano Malpensa, allo stesso modo non è stato interessato il Parco regionale del Ticino, soggetto fondamentale per l'equilibrio del territorio. Il Protocollo pertanto non appare rappresentativo del territorio interessato dagli interventi prospettati.

Inoltre, il Protocollo, prima della sua sottoscrizione, non risulta essere stato presentato o discusso all'interno delle commissioni urbanistiche dei Comuni sottoscrittori, né oggetto di votazione nei consigli dei Comuni sottoscrittori o nel consiglio provinciale di Varese.

Il Protocollo non risulta essere stato presentato in assemblee pubbliche indette dalle Amministrazioni coinvolte per cui lo stesso è stato concordato tra gli enti sottoscrittori senza un reale e attivo coinvolgimento delle popolazioni direttamente interessate, in piena violazione sia della Convenzione di Aarhus che della Direttiva europea 2003/35/CE.

Nuovi interventi come opere di mitigazione.

Va contestato in via preliminare il concetto stesso di nuove infrastrutture quali mitigazioni. I nuovi interventi comporteranno comunque consumo di suolo, interruzioni della rete ecologica, riduzione della biodiversità: tutti aspetti che non vengono valutati *ex ante* e che in futuro dovranno essere oggetto di valutazione di impatto ambientale (VIA) e/o di valutazione di incidenza ambientale (VIncA). Sul punto si ricorda che già in passato le Associazioni ambientaliste e i Comitati locali avevano sostenuto che la VIA non fosse lo strumento idoneo per giudicare e valutare gli impatti

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:
WWF Italia
Via Po, 25/c
00198 Roma

Ente morale riconosciuto con
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890ADZ.

Cod.Fisc. 80078430586
P.IVA IT 02121111005

ONLUS in base al D.Lgs
4 dicembre 1997, n. 460



ambientali del Master Plan 2035 a maggior ragione oggi considerato che come misure di mitigazione e compensazione si prevedono nuove opere infrastrutturali.

Ci si trova di fronte, infatti, non ad un progetto, bensì ad una serie di opere riconducibili a piani e programmi di sviluppo per cui sarebbe necessario interrompere la procedura amministrativa di VIA per una nuova procedura amministrativa di Valutazione Ambientale Strategia (VAS)¹ integrata con una VInCA e anche con una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS).

In riferimento alla VIS va segnalata l'inconsistenza della documentazione prodotta in questo iter amministrativo.

In generale, per quanto riguarda l'unicità e il grande valore ambientale dell'habitat della brughiera si rimanda a quanto comunicato in passato dalle Associazioni ambientaliste e già sostenuto dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale nell'ambito della procedura VIA sul precedente Master Plan, giacché, pur essendosi ridotte le dimensioni dell'espansione aeroportuali, gli impatti ambientali negativi permangono.

Individuazione dell'Area 7 per la nuova area cargo.

Relativamente all'individuazione dell'Area 7 come l'unica idonea per la realizzazione della nuova area cargo, la documentazione presentata conferma che, nella logica delle alternative individuate dallo stesso proponente, anche le zone 2 e 2A sarebbero idonee, ma a fronte di sacrifici in capo al gestore aeroportuale. Del resto queste due zone non sono mai state escluse dallo stesso proponente e non sono mai state descritte come non idonee ad ospitare il potenziamento dell'area cargo. A fronte dell'assoluta indisponibilità del proponente a prendere in considerazione da un punto di vista tecnico le ipotesi avanzate da alcuni Comuni e dal Parco del Ticino, le alternative indicate dal proponente non sembrano corrispondere ai dettami previsti dall'art. 22, comma 3, lettera d, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e appaiono finalizzate alla volontà di indicare l'Area 7 come l'unica idonea ad ospitare la nuova area cargo.

Inoltre, le misure individuate per mitigare e compensare la cancellazione dell'habitat di brughiera conseguente all'individuazione dell'Area 7 non garantiscono il ripristino e il miglioramento dell'habitat stesso.

Documento INT – 04.

La carta degli habitat riportata a pag. 8 (*ante operam*) contrasta sia con la mappa degli habitat individuata dal Parco regionale del Ticino nella nuova richiesta di istituzione di un SIC/ZPS, sia con la carta degli habitat Natura 2000 dalla Regione Lombardia aggiornata al 2020/21: entrambe queste cartografie confermano la presenza di habitat che invece nel documento in esame vengono dati per scomparsi.

Si contestano inoltre il contenuto e le conclusioni del capitolo 2.2 “Stima degli impatti” per un'errata individuazione cartografica degli habitat.

¹ Sul punto cfr. artt. 5 e 6 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152.



Lo schema utilizzato non viene motivato: la definizione di “più idoneo” appare sempre dettata dalla volontà pregiudiziale di confermare l’Area 7 quale l’unica area idonea (nonostante non si producano elementi per dimostrare il recupero degli habitat di brughiera che si andrebbero a compromettere). Non si forniscono analisi e motivazioni sui criteri in base ai quali si può ragionevolmente ritenere che ci saranno dei benefici per gli habitat, nonostante le tecniche proposte presentino notevoli criticità.

Sul punto si ricorda che l’unico strumento che appare in grado di conservare, migliorare e mantenere in buono stato la brughiera ad oggi dovrebbe essere quello individuato dal Piano di Gestione del SIC/ZPS (cfr. <https://www.lifedrylands.eu/>).

Documento INT – 04: mitigazioni.

Al punto M1 non si indicano le superfici e si rimanda ad una ipotetica piantumazione *post operam*.

Al punto M3 si indica come mitigazione ambientale rispetto alla distruzione di habitat unici e rari, la pulizia dai rifiuti. Si tratta di una misura ovviamente insufficiente atteso che la rimozione dei rifiuti dovrebbe essere garantita ordinariamente.

Al punto M4 la previsione di un dosso di 1,5 m di altezza non appare assolutamente opportuna al fine di ricreare la brughiera. Sul punto si evidenzia che già oggi la gestione del patrimonio verde esistente appare deficitaria: la vegetazione un tempo presente nel dosso esistente è sottoposta ad una forte pressione poiché lo stesso viene utilizzato quale punto di osservazione del decollo e dell’atterraggio degli aerei, le piante a suo tempo posizionate non sono mai state annaffiate, nella parte verso la brughiera è stato messo a dimora un numero inferiore di piante rispetto a quanto individuato dal progetto Malpensa 2000, gran parte delle piante morte non sono state sostituite.

Documento INT – 04: compensazioni.

In generale si conferma che le azioni individuate per mitigare i danni ambientali appaiono insufficienti a compensare i danni ambientali che saranno determinati dagli interventi. Inoltre non vi sono garanzie scientifiche che si possano raggiungere i risultati ipotizzati.

In considerazione dell’errata individuazione degli habitat fatta dal proponente (non esistono ex brughiere né brughiere degradate) non appare condivisibile lo schema riportato a pag. 29 per la parte relativa all’individuazione degli ecosistemi da compensare.

Non viene definita la zona dove raddoppiare la presenza dell’habitat 6210-C e soprattutto non si individua a scapito di quale altro habitat andranno individuati i 133 mq che si intendono realizzare.



Documento INT – 05.

Gli schemi con la distribuzione degli habitat di cui alla figura 4 non appaiono condivisibili atteso, si ripete, non esistono ambiti degradati così come descritti e individuati nello Studio di Impatto Ambientale (SIA). Di conseguenza si contestano anche le descrizioni degli habitat di cui alle pagg. 14/18.

Per quanto riguarda la “Parte II - Ambiti di Intervento”, da un lato si conferma la non condivisione delle superfici individuate per la più volte richiamata errata individuazione degli habitat, dall’altro si evidenzia una descrizione poco dettagliata degli habitat e delle loro caratteristiche.

L’affermazione riportata a pag. 21 secondo la quale “L’obiettivo degli interventi di compensazione da realizzare in questo ambito è la ricostituzione, per quanto possibile, dell’ambiente di brughiera originariamente presente in questa zona prima dell’arrivo del ciliegio tardivo (*Prunus serotina*), che ne sta compromettendo l’esistenza” risulta palesemente in contrasto con la realtà dei fatti. La compensazione è legata alla distruzione dell’habitat di brughiera causato dalla scelta di realizzare l’ampliamento della area cargo nell’Area 7. Il problema della presenza del ciliegio tardivo non va sottovalutato, ma non si risolve certo attraverso la distruzione di un altro habitat. Al riguardo si ricorda che dal 2011 il Parco regionale del Ticino propone di far diventare l’area interessata SIC/ZPS così da poter individuare gli opportuni interventi all’interno di un Piano di Gestione.

Emblematica è poi l’indicazione “per quanto possibile” che è l’esatto contrario rispetto a quanto dichiarato dal proponente anche all’interno del Protocollo di Intesa del 6 giugno 2022, dove si legge che gli habitat di brughiera saranno recuperati e migliorati e addirittura si avrà un miglioramento della qualità ambientale. Si ammette, invece, che sussistono criticità insormontabili, confermando quanto sostenuto dal Parco regionale del Ticino, dalle Associazioni ambientaliste e dai Comitati locali nelle precedenti osservazioni in ordine al fatto che tutte le azioni individuate dal proponente per recuperare, conservare e migliorare gli habitat di brughiera non si basano su dati scientificamente validi: non vi erano e non vi sono pertanto garanzie sul raggiungimento dei risultati auspicati a fronte della distruzione certa dell’habitat di brughiera.

Documento INT – 05: Punto 3.4.2 “Ripristino della Brughiera”.

Punto “Falcatura B1: lo stesso proponente sottolinea che “la falciatura a 20 cm di altezza, dopo un anno dagli interventi, non sta dando al momento risultati positivi nelle brughiere degradate. Prima però di abbandonare questa tecnica, si tenterà la falciatura a livello del terreno, come suggerito e documentato da esperienze in Germania, oppure il raschiamento come illustrato più avanti”. In pratica si propone la sperimentazione di alcune tecniche, ma non si spiega come si interverrà in caso di compromissione dell’habitat qualora la sperimentazione si dimostrasse errata (come in effetti sta accadendo fino ad oggi).

Punto “Pascolo B2”: negli ultimi 50 anni queste zone non sono state oggetto di pascolo, per cui non si comprende su quali basi si ipotizzi di poter risolvere i problemi prospettati introducendo il pascolo (peraltro non sono stati nemmeno presi in considerazione gli impatti sulla fauna e sull’avifauna se non per gli aspetti, seppur importanti, del *bird strike*).



Punto “Raschiatura C1”: la rimozione dello strato superficiale del terreno o la sua frammentazione possono causare uno squilibrio nella composizione minerale del terreno che potrebbe a sua volta sfavorire il ritorno del brugo: lo squilibrio della composizione minerale con la perdita di acidità del terreno comporterà una modifica sostanziale del substrato impedendo il ritorno del brugo. Si tratta di un rischio troppo elevato che conferma la non validità della proposta.

Punto “*Top soil inversion*”: le operazioni prospettate appaiono lunghe e complesse e non garantiscono i risultati auspicati, anzi rischiano di compromettere ulteriormente gli habitat di brughiera presenti.

Punto “Conclusioni ripristino brughiera 3.5”: Per quanto riguarda la valutazione del successo degli interventi di recupero e riqualificazione, il proponente evidenzia che dal 2018 è stata avviata una sperimentazione da parte di SEA SpA nella brughiera nord dell’area di intervento. Di questa sperimentazione in realtà non si conosce praticamente nulla: superficie coinvolta, descrizione della situazione morfologica, geomorfologica e pedologica del terreno, quali interventi sono stati messi in atto, con quali tecniche, quali metodologie, quali tempistiche, chi sta facendo il monitoraggio... Il proponente dichiara che gli interventi stanno andando bene, ma si tratta di un giudizio di parte privo di riscontri e di analisi pre/post intervento. Non si può pertanto entrare nel merito delle metodologie utilizzate né della loro replicabilità in altri siti. Manca una documentazione scientifica validata e certificata da terzi, per cui la sperimentazione non può essere considerata al fine della compensazione e del ripristino degli habitat di brughiera poiché anche a detta del proponente le tecniche non si possono applicare o non garantiscono il risultato.

Interessante, ma per gli aspetti negativi, le scelte delle azioni individuate dal proponente per le misure di mitigazione, compensazione, ripristino, riequilibrio e miglioramento della brughiera.

Fondamentale è la tabella di pag. 49:



Id.	Tecnica	Successo	Vantaggi	Svantaggi	Criticità	Totale	Tecniche adottate
A1	Eradicazione	4	5	2	1	12	
A2	Taglio ripetuto	4	5	4	5	18	adottata
A3	Cerchiatura del fusto	2	2	3	3	10	
B1	Falciatura	3	5	4	5	17	adottata
B2	Pascolo	3	5	4	2	14	
B3	Abbruciamento	3	4	4	1	13	
B4	Rasatura	1	5	4	5	15	adottata
C1	Raschiatura	3	4	5	5	17	adottata
C2	Top soil inversion	4	5	4	4	17	adottata
C3	Uso cotico di brughiera	4	5	4	4	17	adottata
C4	Uso strami di brugo	4	5	2	5	16	adottata
C5	Impianto di <i>C. vulgaris</i>	3	5	3	4	15	adottata
D1	Correzione acidità	4	4	4	4	16	adottata
D2	Piantumazione bosco	2	4	4	2	12	adottata
E1	Semina di specie	3	3	3	1	10	
E2	Trapianto di specie	4	4	4	3	15	adottata

Tabella 11. Valutazione e scelta delle tecniche da adottare.

In questa tabella, oltre ad indicare le pratiche e le azioni individuate per le mitigazioni, compensazioni ecc., si sottovalutano le criticità giudicandole trascurabili, nonostante, a detta dello stesso proponente, le criticità rendono assolutamente poco sicuro il risultato dell'azione.

Inoltre, a fronte dell'errata concezione dell'habitat degradato di Brughiera si identificano come azioni di compensazione e ripristino anche quelle, come falciatura o rasatura, che presentano rischi maggiori.

Particolarmente preoccupante appare poi l'affermazione contenuta nelle conclusioni relative a questa parte: "in totale, sono previste 26 operazioni, di cui 9 non richiedono l'avvio di sperimentazioni in quanto già eseguite o in fase di svolgimento, mentre per tutte le altre dovranno essere eseguiti prima dei test in campo". Tralasciando che non si è in grado di prevedere le conseguenze delle 9 operazioni che non richiedono l'avvio di sperimentazione considerato che le sperimentazioni già condotte dal proponente non stanno dando risultati positivi, emerge che le restanti 15 operazioni sono assolutamente sperimentali per cui non si ha alcuna certezza sul risultato. Si potrebbe persino ipotizzare che tale operazione sia propedeutica ad una diminuzione del valore ambientale della zona a sud dell'aeroporto di Malpensa così da consentire al gestore aeroportuale di poter disporre dal 2035 in avanti di tutta l'area (come del resto era previsto nel precedente Master Plan) proprio perché ulteriormente degradata.

Sul punto vanno perciò ribaditi alcuni punti fermi:

- gli interventi prospettati determineranno la distruzione e la perdita di habitat anche importanti come la brughiera;



- le azioni di mitigazione e compensazione messe in atto e prospettate non garantiscono il risultato, ma corrono il rischio di peggiorare la situazione;
- non si chiarisce come ci si comporterà se le sperimentazioni prospettate non daranno i risultati auspicati;
- il cronoprogramma individuato conferma la distruzione della brughiera per permettere la realizzazione di capannoni, piazzali, strade, sottoservizi e tutto ciò che comporta l'espansione del sedime aeroportuale, ma non prevede nessun piano alternativo qualora le azioni ipotizzate dovessero dimostrarsi inefficaci;
- gli studi condotti sull'area in oggetto non prendono in considerazione funghi, muschi e licheni, nonostante l'habitat della brughiera rivesta un'importanza particolare soprattutto per queste ultime due realtà.

Documento INT 05: Ambito fauna.

Nel documento in esame le conseguenze sulla fauna dovute alla cancellazione di habitat e ambienti naturali vengono pressoché individuate come negative per ogni ambito.

A fronte di ciò, sarebbe stata necessaria una più puntuale documentazione sugli impatti e sulle azioni previste per mitigare e/o compensare la perdita di habitat non solo relativamente agli spazi aperti di brughiera, ma anche per la parte relativa al bosco.

Tale parte, invece, appare estremamente scarna limitandosi ad una sola pagina con numerose lacune. Non si riporta nulla relativamente alle conseguenze su rettili, mammiferi e avifauna tipica degli spazi aperti che ha nelle brughiere l'habitat ideale.

A conferma dell'importanza dell'area in esame, è sufficiente leggere la relazione redatta dal Parco regionale del Ticino sulla proposta del SIC/ZPS: “L'area è in primo luogo Sito di importanza Internazionale per il Succiacapre, specie di elevata priorità di tutela a livello europeo in quanto in evidente declino negli ultimi decenni (BirdLife International 2004) [...] L'area risulta, inoltre, essere la più importante a livello nazionale come luogo di sosta per l'Averla Piccola [...] Il sito inoltre ospita *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*, inclusa nell'Allegato II della Direttiva Habitat, e una specie a distribuzione montana che ha qui l'unico sito di presenza nel Parco del Ticino: *Hypparchia semele* che come altre specie di *Satyrinae* è legata a prati e brughiere”.

In generale tutta la parte sulla fauna mostra una sottovalutazione delle presenze. Ad esempio il mettere in dubbio la presenza della *Coenonympha oedippus*, la farfalla europea più minacciata di estinzione inclusa nell'Allegato II della Direttiva Habitat, contrasta con gli studi realizzati dal Parco regionale del Ticino fin dal 2011 e con i risultati del Bioblitz condotto il 19 dicembre 2021.

Inoltre i monitoraggi effettuati dal Parco regionale del Ticino nell'ambito dell'aggiornamento della documentazione scientifica a supporto della nuova richiesta di istituzione del SIC/ZPS confermano la presenza della *Sympecma paedisca*, detta anche invernina delle brughiere, una specie inserita nell'Allegato IV della Direttiva Habitat e classificata “In Pericolo Critico” (CR) A2ce dall'IUCN,



presente ormai con popolazioni molto localizzate, isolate e costituite da pochi individui: poiché tutte le popolazioni storicamente segnalate per l'Italia al di fuori del Piemonte sembrano estinte, la presenza della *Sympecma paedisca* nella brughiera di Lonate Pozzolo rappresenta una scoperta notevole e da non sottovalutare. Il non aver preso in considerazione la presenza di questa specie come di altre dimostra una ingiustificata scarsa attenzione considerato che gli interventi prospettati rischiano di farle sparire per sempre.

Documento INT – 106: Interventi di sistemazione territoriale delle aree interne al sedime aeroportuale.

Rispetto a questo capitolo si evidenziano come contraddittorie le seguenti affermazioni: “[...] la sostenibilità ambientale e la qualità dell’abitare divengono i valori di riferimento e, al contempo, gli obiettivi generali di un percorso progettuale la cui attuazione si declina secondo i seguenti obiettivi specifici:

- A. Promozione della biodiversità e della qualità paesaggistica;
- B. Promozione della fruizione territoriale;
- C. Promozione delle fonti energetiche rinnovabili”.

I primi due obiettivi risultano essere esattamente il contrario di quanto determineranno gli interventi prospettati, anche alla luce dell’incongruità delle mitigazioni e compensazioni individuate nonché delle criticità evidenziate in ordine alla non sicurezza del risultato e ai limiti dell’analisi faunistica. Oltretutto la fruizione territoriale oggi risulta ben organizzata al pari della rete sentieristica e delle ciclovie. Nella zona a sud dell’aeroporto la strada del Gaggio e i suoi sentieri minori costituiscono l’ossatura fondamentale che consente una fruizione nord/sud e anche est/ovest collegando gli abitati con la valle del Ticino, con il sistema delle ciclopedonali (sentiero E1) che collegano il lago Maggiore con Milano, lungo i navigli, e persino con le reti ciclopedonali del Piemonte.

Quanto all’individuazione delle due zone “Margine Orientale” e “Margine Occidentale”, essa risulta contenuta anche all’interno del Protocollo di intesa sottoscritto in data 6 giugno 2022, ma dal confronto tra quanto descritto nel Protocollo e quanto descritto nel Documento “INT – 06” emergono delle contraddizioni². Queste due zone vengono considerate quale “super compensazione”

² Cfr. al riguardo: Punto 2.2 del Protocollo di Intesa relativamente agli impegni di SEA SpA dove si legge: “g. realizzare interventi di risparmio energetico, decarbonizzazione e produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, da destinare a condizioni di particolare favore ai Comuni del CUV, con priorità al territorio interessato dall’espansione del sedime. L’obiettivo sarà perseguito tenendo conto della normativa di settore e utilizzando le opportunità più idonee fornite dalla loro evoluzione. Tra gli interventi valutabili, sono da considerare prioritariamente, a titolo esemplificativo, la realizzazione di impianti di produzione di energia rinnovabile sul sedime aeroportuale (preferibilmente nell’area a ovest dell’attuale Cargo City), interventi di riqualificazione energetica di edifici pubblici e di impianti di illuminazione; k. congiuntamente a ENAC sottoscrivere con i Comuni interessati le necessarie convenzioni per assegnare loro la gestione e la vigilanza delle aree di sedime aeroportuale non ricadenti all’interno della recinzione doganale e rese disponibili al territorio per servizi ecosistemici e riqualificazione ambientale (come da tavola allegata). La manutenzione delle stesse, in particolare per la gestione del verde, resterà in capo a SEA, secondo accordi stabiliti con i Comuni interessati e recepiti dalle citate convenzioni; le destinazioni puntuali e le relative funzioni delle aree oggetto di questi accordi, ricomprese tra quelle di demanio aeroportuale, rifunzionalizzate (area di circa 20ha tra Cargo City e SS336) o



rispetto alla distruzione dei 44 ettari di brughiera, ma la somma delle superfici delle due aree è nettamente inferiore a quanto si andrebbe a consumare: il “Margine Orientale” è infatti di circa 15 ettari, mentre il “Margine Occidentale” è di circa 20 ettari. Inoltre va contestata la cessione o l’uso parziale di queste zone quale compensazione della distruzione del sito: pur volendo accettare una misura di compensazione, questa dovrebbe tradursi in una ricostruzione in misura eguale o superiore e non in una cessione parziale assolutamente non paragonabile in termini di fruibilità e di servizi ecosistemici. Peraltro va ricordato che l’area “Margine Occidentale” doveva già essere oggetto di riqualificazione ambientale e di piantumazione nel piano del verde del Progetto Malpensa 2000 che in realtà non è mai stato attuato. Inoltre l’attuale proposta risulta addirittura inferiore in termini di riqualificazione ambientale rispetto a quella del Progetto Malpensa 2000.

In merito invece alla rete sentieristica, oltre ai due ambiti prioritari di intervento sopra descritti, l’ulteriore elemento della proposta è rappresentato dal Sistema dei percorsi ciclopedonali. La proposta parte dall’analisi delle Vie del Ticino, il sistema degli itinerari tematici definiti dal Parco regionale del Ticino e dal progetto della Superstrada ciclabile che, con un percorso di 54 chilometri, collegherà senza interruzioni la stazione di Milano Cadorna con l’aeroporto di Malpensa, nonché dalle altre proposte in tal senso operate all’interno del Masterplan aeroportuale 2035. Inquadrandosi all’interno di tale cornice di riferimento, la proposta definisce un itinerario che, seguendo nel complesso l’intera porzione meridionale dell’area aeroportuale, collega le principali centralità. Nello specifico, l’itinerario proposto, partendo dal Parco di Ferno, segue in sede protetta la strada vicinale della Madonnina e Via Case sparse, collegandosi con la prevista Superstrada ciclabile mediante un attraversamento protetto. Da qui, l’itinerario entra all’interno dell’area verde aperta alla pubblica fruizione, posta in corrispondenza della testata pista 35R, per poi seguire la Sp14 nella sua configurazione e di progetto. Poco prima dell’intersezione con la SS336dir, il percorso piega nuovamente e si dirige verso Nord, attraversando l’area prevista a prato fiorito e collegando il Terminal T1 dell’aeroporto e la nuova Airport city – Smart mobility area (MP2035) e Volandia.

Il percorso proposto è però già oggi fattibile percorrendo l’attuale sedime aeroportuale per cui parlare di migliorie relativamente ad un passaggio in corrispondenza della testata pista 35R o nella zona “Margine Occidentale” è decisamente eccessivo e fuorviante.

Ipotizzare la realizzazione di 3 ambiti funzionali appare incoerente con le previsioni del Master Plan, ma soprattutto si scontra con le dichiarazioni dell’Amministratore Delegato di SEA SpA Brunini nel corso dell’audizione davanti alla Commissione Ambiente e Società Partecipate del Comune di Milano svoltasi in data 29 giugno 2022: l’area interessata è stata già individuata come l’unica idonea per eventuali sviluppi infrastrutturali, per cui in pratica si sta proponendo una compensazione che,

rese accessibili al territorio (area di circa 15ha a sud compresa tra sp14, sentiero di avvicinamento pista 35r, e perimetrale interna), saranno precisate nelle convenzioni stesse”. Mentre nel Documento INT – 06 si legge: “L’ambito del Margine occidentale, localizzato tra la Sp14 e l’accesso principale al sistema aeroportuale di Malpensa, interessa un’area attualmente caratterizzata dalla presenza di usi incoerenti e, in buona sostanza, in buona parte in stato di abbandono. All’interno dell’ambito in questione la proposta prevede una pluralità di aree funzionali, sinteticamente ascrivibili a: Sistema del verde; Sistema delle energie rinnovabili; Sistema delle percorrenze e dei luoghi della socialità”.



anche qualora venisse realizzata, sarebbe destinata ad essere cancellata per costruire la terza pista (necessaria dopo il 2035 secondo le previsioni di SEA SpA).

Per quanto riguarda invece il “Margine Orientale” questa zona viene proposta come ambito di fruizione delle collettività locali, in particolare quelle di Ferno e di Lonate Pozzolo, in quanto i centri urbani ad essa più prossimi: un’ampia area a verde all’interno della quale è prevista la realizzazione di un ulteriore spazio attrezzato e di percorsi ciclopedonali. La zona si trova in corrispondenza della testata pista 35R in piena Zona C delle curve di Isolivello con un rumore compreso tra il 75 db e i 65 db, curve che sono proprie degli ambiti aeroportuali al cui interno non possono essere previste altre funzioni. La testata 35R è utilizzata per gli atterraggi e quindi la zona di fruizione pubblica si troverà sotto le rotte di atterraggio. Quale fruizione si potrà avere con gli aerei a 15 metri sopra la testa? Inoltre all’interno della stessa zona scorre in trincea aperta la ferrovia Milano–Malpensa che si trova a meno di 200 metri dalla parte centrale dell’area. Infine la stessa zona ospita un Radar che non è chiarito se verrà ricollocato in altre zone del sedime aeroportuale o lasciato in loco. È evidente la non idoneità dell’area per la fruizione pubblica.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene che sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Progetto Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan 2035 (Codice Procedura VIA n. 5359) non possa che esprimersi un parere negativo relativamente agli impatti ambientali.

Alessandra Prampolini
Direttore Generale WWF Italia Onlus