



COMUNE DI NOSATE

Provincia di Milano

Via Ponte di Castano n. 2 – cap 20020 – Tel. 0331/871753



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA – 2013 – 0004376 del 19/02/2013

Prot. n. 505/13

Nosate, 11 Febbraio 2013



Spett.
**MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE**
Viale Cristoforo Colombo n. 44
00147 ROMA

Spett.
**MINISTERO PER I BENI E LE
ATTIVITA' CULTURALI**
Via del Collegio Romano n. 27
00186 ROMA

Spett.
REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Ambiente, Tutela
Ambientale, Valutazione di Impatto
Ambientale
Piazza Città di Lombardia n. 1
20124 MILANO

Spett.
REGIONE PIEMONTE
Direzione Trasporti, Infrastrutture,
Mobilità e Logistica
Piazza Castello n. 165
10122 TORINO



e p.c.

Spett.
SEA Esercizi Aeroportuali SpA
Aeroporto di Milano Linate
20090 SEGRATE (MI)

Spett.
ENAC
Ente Nazionale Aviazione Civile
Viale Castro Pretorio n. 118
185 ROMA

**Oggetto: OSSERVAZIONI AI “CHIARIMENTI” DI SEA AL
MASTER PLAN AEROPORTUALE DI MALPENSA
(documentazione di novembre 2012 pubblicata il
18/12/2012.**

In riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011, alle successive “integrazioni volontarie” di SEA pubblicate sulla stampa in data 6 Giugno 2012 ed ora ai “chiarimenti” denominati “DOCUMENTAZIONE NOVEMBRE 2012”, pubblicati sulla stampa in data 18 Dicembre 2012, si inviano le seguenti osservazioni precisando che **le stesse, come verrà espresso in premessa, sono riferite solo alla documentazione di SEA denominata “DOCUMENTAZIONE NOVEMBRE 2012” e che non sostituiscono le argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del 2011, del 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che si intendono pertanto integralmente ribadite e riconfermate.**



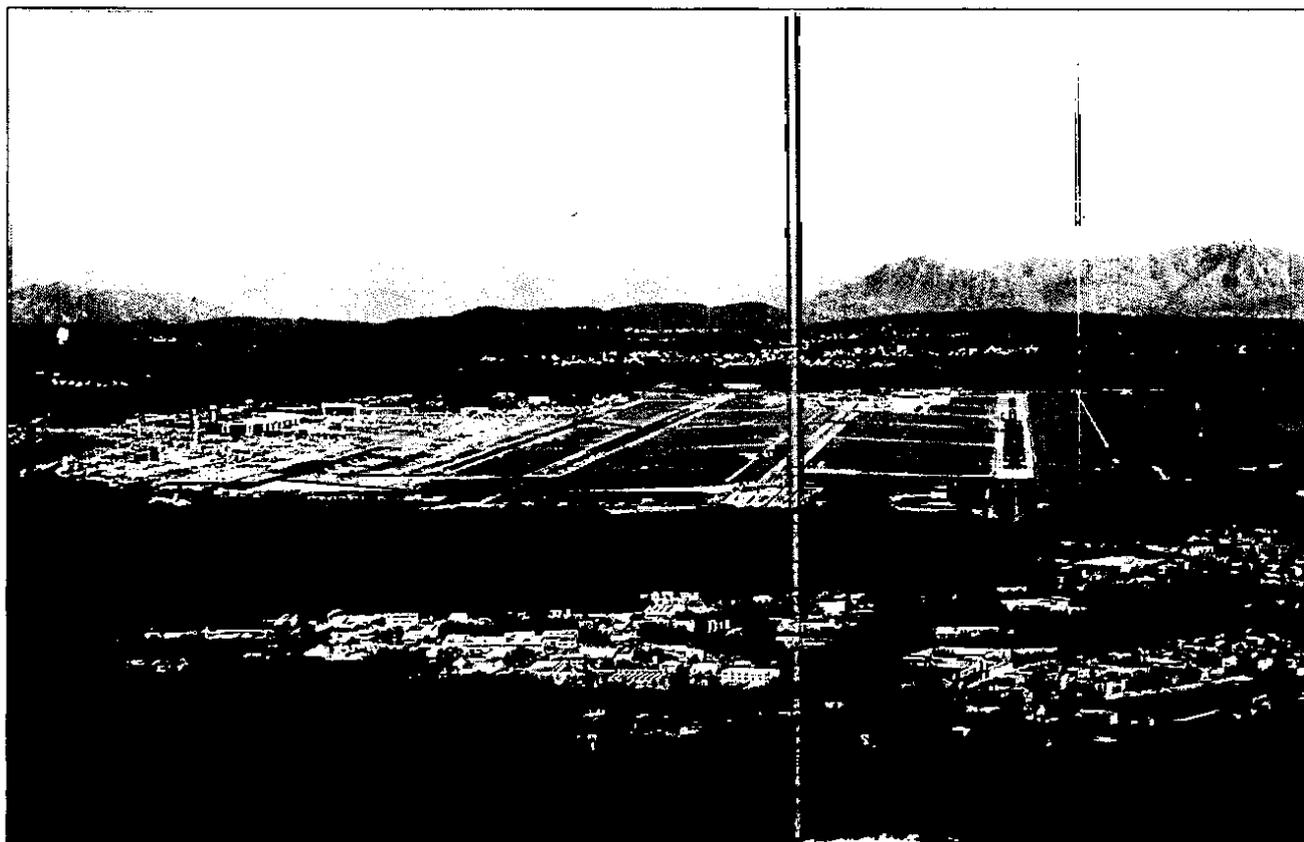
COMUNE DI NOSATE

Provincia di Milano

Via Ponte di Castano n. 2 – cap 20020 – Tel. 0331/899530 – Fax 0331/871753

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA

**OSSERVAZIONI AI “CHIARIMENTI” DI SEA
AL MASTER PLAN AEROPORTUALE DI MALPENSA
(DOCUMENTAZIONE DI NOVEMBRE 2012 PUBBLICATA IL 18/12/2012)**



**RICHIESTA DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 26 DEL D.lgs
152/06 E S.M.I RELATIVA AL NUOVO MASTER PLAN
DELL'AEROPORTO DI MILANO MALPENSA**

1) PREMESSA

2) UNA V.I.A. ANOMALA

2.a) POPOLAZIONE INTERESSATA DALLE CURVE DI RUMORE A SUD DELL'AEROPORTO

3) RECETTORI SENSIBILI

4) RECETTORI RESIDENZIALI

5) LA RICOSTRUZIONE DELLA BRUGHIERA DI MALPENSA

6) DANNO AMBIENTALE AGLI HABITAT DI INTERESSE COMUNITARIO

7) OSSERVATORIO MALPENSA

**8) PROTOCOLLO INTESA REGIONE LOMBARDIA, SEA, COMUNI DI FERNO, LONATE POZZOLO
E SOMMA LOMBARDO (Deliberazione di Giunta Regione Lombardia DGR 4360 del
26/10/2012)**

1) PREMESSA

Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011, alle successive Integrazioni Volontarie di SEA pubblicate sulla stampa in data 6 Giugno 2012 e ai "CHIARIMENTI" denominati "DOCUMENTAZIONE NOVEMBRE 2012" pubblicati sulla stampa in data 18 Dicembre 2012, si inviano le seguenti osservazioni :

Si precisa che queste osservazioni sono riferite solo alla documentazione di SEA denominata "DOCUMENTAZIONE NOVEMBRE 2012" e non sostituiscono le argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del 2011, del 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che qui si intendono integralmente riconfermate.

In data 18.12.2012 è stata pubblicata la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa avviata a Maggio 2011 e successivamente già volontariamente integrata a Giugno 2012.

Sia in occasione della presentazione dello Studio di Impatto Ambientale che delle successive Integrazioni Volontarie, Comuni, Enti Pubblici, Associazioni, Comitati, Parchi e soprattutto moltissimi Cittadini hanno inviato migliaia di osservazioni per contestare le inesattezze e le omissioni contenute nello studio presentato da SEA.

L'anomala procedura di VIA adottata da SEA, con ripetute aggiunte volontarie di documentazione a seguito delle puntuali e documentate osservazioni dei soggetti interessati, evidenzia una grave insufficienza d'impostazione del progetto.

E' indiscutibile che la proposta del nuovo Master Plan di Malpensa sia stata viziata fin dall'origine da approssimazione, superficialità, carenze e omissioni nella presentazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare correttamente la realtà del territorio interessato e le ricadute che il progetto avrebbe su di esso.

La ripresentazione periodica di enormi integrazioni volontarie, portata avanti all'interno di un percorso di VIA così complicato ed estenuante, evidenzia qualcosa di più di semplici carenze di progetto.

E' palese che il tentativo di ricomporre un po' per volta un quadro credibile della situazione territoriale non sia il risultato di incapacità progettuale, ma faccia parte di un chiaro tentativo di SEA di anteporre i propri interessi aziendali ai diritti dei cittadini e del territorio che ospita l'aeroporto.

E' più che evidente che la scelta di SEA è stata quella di fissare fin dall'inizio i propri obiettivi e su di essi realizzare un progetto territoriale, aggiustando "strada facendo" le carenze del progetto mediante la presentazione di integrazioni volontarie, mettendo di volta in volta delle "pezze" ai problemi evidenziati dalle osservazioni e ricercando solo a posteriori un falso equilibrio con il territorio interessato.

Il metodo adottato da SEA, di valutare "al contrario" un progetto d'importanza nazionale come quello dell'aeroporto di Malpensa è decisamente scorretto oltre che offensivo nei confronti del procedimento stesso di Valutazione d'Impatto Ambientale.

La Valutazione di Impatto Ambientale sul Master Plan di Malpensa è caratterizzata da continue correzioni, atte a giustificare a posteriori un progetto sbagliato, che hanno come unico risultato quello di generare un quadro sempre più confuso del difficile rapporto fra l'aeroporto e il territorio che la ospita (in alcuni passaggi SEA arriva addirittura a smentire completamente quanto inizialmente affermato nel SIA e nelle integrazioni volontarie).

Le ennesime integrazioni ("Chiarimenti" di Novembre 2012) non aggiungono nulla di nuovo a quanto già riportato nelle documentazioni precedentemente inviate al Ministero, al contrario evidenziano l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni dei soggetti interessati.

Essendo un progetto dunque, per stessa ammissione del proponente, carente o impreciso tale da necessitare integrazioni ed approfondimenti periodici, sarebbe certamente auspicabile un ritiro formale del progetto stesso ed una sua completa riformulazione e ripresentazione.

2.a) POLAZIONE INTERESSATA DALLE CURVE DI RUMORE A SUD DELL'AEROPORTO

Si evidenzia un solo esempio a dimostrazione di quanto sopra affermato.

Quello relativo alla popolazione interessata dalle curve di rumore a Sud dell'aeroporto.

1. Studio Impatto Ambientale: Maggio 2011

SEA riporta: "A Sud dell' aeroporto, invece, si registra un lieve aumento dell'esposizione al rumore in una frazione del Comune di Lonate Pozzolo ed una piccola frazione di Tornavento rientra all'interno dell'isofonica a 65 dB(A)."

Nel SIA sono completamente omissi i Comuni di Nosate, Castano Primo e Turbigo (Provincia di Milano) immediatamente a Sud dell'aeroporto.



Conclusioni

In entrambi gli scenari simulati, il livello di esposizione al rumore per le aree residenziali a nord dell'aeroporto risulta sostanzialmente invariato nello scenario futuro rispetto allo scenario relativo situazione attuale. La redistribuzione dei voli su tre piste, infatti, consente di compensare l'effetto derivante dell'aumento del traffico aereo.

A sud dell'aeroporto, invece, si registra un lieve aumento dell'esposizione al rumore in una frazione del comune di Lonate Pozzolo ed una piccola frazione di Tornavento rientra all'interno dell'isofonica a 65 dB(A).

2. Integrazioni volontarie : Giugno 2012

SEA riporta: "... anche alcune abitazioni site nel territorio di Nosate potrebbero essere incluse all'interno dell'isofonica a 65 dB(A). Rispetto alle aree residenziali dei Comuni di Turbigo e Robecchetto non si registrano effetti peggiorativi" "Per quanto in ultimo attiene il margine meridionale, l'isofonica dei 60dBA subisce un allungamento in corrispondenza delle direzioni di atterraggio della nuova terza pista, andando a lambire aree urbanizzate".

A seguito delle numerosissime osservazioni inviate a Luglio 2011, SEA ammette il rumore >65dBA nel territorio del Comune di Nosate, mentre nega ancora che Turbigo e Robecchetto subiranno effetti peggiorativi, si omette ancora il rumore sul territorio di Castano Primo.

- nella zona residenziale a nord dell'aeroporto i livelli sonori non sono particolarmente peggiorativi rispetto alla situazione a congestione con due piste attive. Si assiste infatti solo ad una estensione della isofonica LVA dei 60 dBA in corrispondenza delle prime abitazioni del comune di Casorate Sempione. L'isofonica dei 65 dBA, invece, continua a non interessare alcuna area residenziale a nord dell'aeroporto.
- a sud dell'aeroporto, come conseguenza dei movimenti in corrispondenza della nuova pista, oltre ad una porzione abitativa del comune di Lonate Pozzolo, anche alcune abitazioni che nel territorio di Nosate potrebbero essere incluse all'interno dell'isofonica a 65 dBA). Rispetto invece alle aree residenziali dei comuni di Turbigo e Robecchetto con Osio non si riscontrano effetti peggiorativi.

Nel complesso, per lo Scenario Futuro non si registra un significativo peggioramento della situazione acustica dei comuni dell' intorno aeroportuale, in quanto l'effetto dell'aumentato traffico è mitigato dalla ridistribuzione dei voli su tre piste.

Estratto delle Integrazioni Volontarie

Lungo il confine meridionale del sedime, la modifica più significativa riguarda il settore Sud-occidentale per effetto delle operazioni di atterraggio sulla nuova pista. Anche in questo caso, l'ampliamento dell'isofonica dei 65 dBA non interessa aree abitative; si ricorda infatti a tal proposito che è previsto il ricollocamento del nucleo abitativo di Tornavento a ridosso del sedime aeroportuale alla configurazione di progetto.

Relativamente alla curva dei 60 d(B)A e con riferimento al margine aeroportuale settentrionale, lo scenario 2030 rispetto a quello intermedio potrà determinare un lieve ampliamento della zona A del DM 31 Ottobre 1997 in asse con la pista 35R e, sul lato Nord-occidentale, per effetto del decolli per la nuova pista. Anche in tale ultimo caso, la nuova configurazione dell'impronta acustica non interessa aree urbanizzate.

Per quanto in ultimo attiene il margine meridionale, l'isofonica dei 60 dB(A) subisce un allungamento soprattutto in corrispondenza delle direzioni di atterraggio della nuova terza pista, andando a lambire le aree urbanizzate.

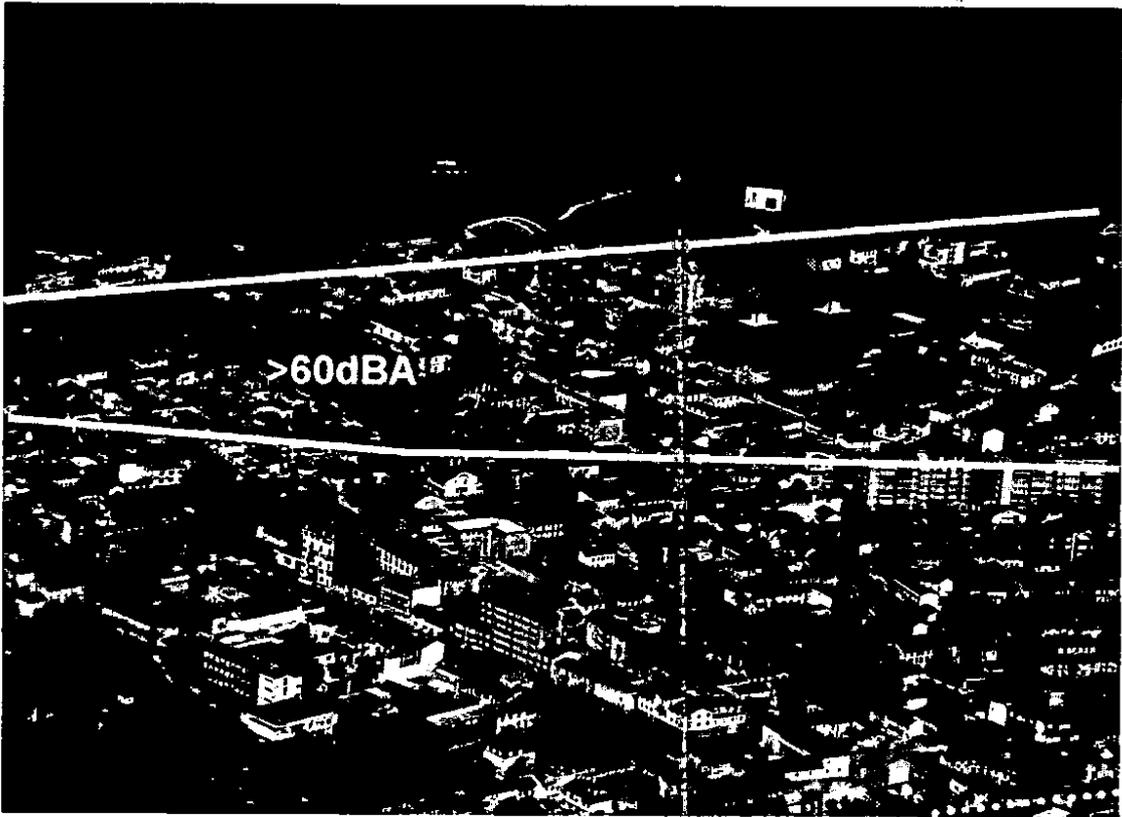
Estratto delle Integrazioni Volontarie

Le osservazioni alle integrazioni volontarie e il successivo contraddittorio in Regione Lombardia del 18 Settembre 2012 per la seconda volta hanno evidenziato la falsità di quanto riportato da SEA.

Come indiscutibilmente evidenziano le seguenti immagini sovrapposte alle foto aeree di Nosate e Turbigo l'isofonica LVA>60dBA non lambisce, ma INVESTE IN PIENO AREE FORTEMENTE URBANIZZATE.



Nosate



Turbigo

3. Documentazione Novembre 2012

A seguito delle numerosissime osservazioni alle integrazioni volontarie e del successivo contraddittorio del 18 Settembre 2012, che per la seconda volta hanno evidenziato la falsità riportate da SEA, dimostrando inequivocabilmente che l'isofonica >60dBA non lambisce, ma investe in pieno aree fortemente urbanizzate di Turbigo e Nosate, con l'invio della "Documentazione di Novembre 2012" SEA ammette che la popolazione esposta a livelli di rumore >60dBA (LVA) aumenterà da 1722 a 5850.

7

STIMA DELLA POPOLAZIONE E DELL'ESTENSIONE DELLE ZONE A, B E C (LVA) DELL'INTORNO AEROPORTUALE E IDENTIFICAZIONE DEI RECETTORI

Nella Tabella seguente si riporta una stima della popolazione ricadente Zone A, B e C per ciascuno scenario di traffico ipotizzato (Ante-operam, Intermedio e Futuro).

Tabella 7.1 Stima Popolazione Zona A, B, C

Scenario	Zonizzazione aeroportuale	LVA	Estensione zona LVA [km ²]	Popolazione esposta ⁽¹⁾
Scenario Ante operam	Zona A	60-65	14,6	1722
	Zona B	65-75	8,7	427
	Zona C	>75	1,6	0
	Totale			24,9
Scenario Intermedio	Zona A	60-65	16,8	1171
	Zona B	65-75	11,4	1204
	Zona C	>75	2,5	0
	Totale			30,7
Scenario Futuro	Zona A	60-65	26,7	5850
	Zona B	65-75	18,1	1417
	Zona C	>75	3,7	0
	Totale			48,5

Note:

⁽¹⁾ Stima della popolazione sulla base di elaborazioni dati ISTAT 2001 relativi alle sezioni censuarie dei comuni dell'intorno aeroportuale e confronto con isofoniche LVA

Nelle Figure 7a,b,c sono inoltre riportati i confronti tra i valori di LVA (60 dBa, 65dBa, 75dBa) calcolati per gli scenari attuale, intermedio, futuro.

Estratto delle Integrazioni Volontarie

Nei "Chiarimenti" di Novembre 2012 SEA finalmente ammette che 5850 persone saranno esposte a un rumore LVA compreso fra 60 e 65 dBA, tale cifra è ancora tuttavia ampiamente sottostimata. Infatti la popolazione esposta di 5850 abitanti potrebbe avvicinarsi alla realtà solo se riferita ai soli Comuni a sud dell'aeroporto.

E' evidente che la tecnica delle integrazioni volontarie utilizzata da SEA per la VIA sul Master Plan di Malpensa non è riferita al completamento delle informazioni contenute nel SIA del 2011, ma si è dimostrata una continua rincorsa a correggere le informazioni omesse, sbagliate, imprecise, approssimative e a volte palesemente false e ripetutamente pubblicate nello "Studio di Impatto Ambientale", nelle successive "Integrazioni Volontarie" e nei recenti "Chiarimenti" e tutte puntualmente smascherate dalle osservazioni dei soggetti interessati.

Questo modo di procedere è indubbiamente poco serio oltre che estremamente scorretto nei confronti del territorio e dello stesso significato di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Non è possibile che Comuni, Enti, Associazioni o Cittadini siano ogni volta costretti a compiere sforzi immani per studiare migliaia di nuove pagine (oltre a spendere migliaia di euro in consulenze), solo per smascherare le ennesime falsità riportate da SEA nella propria documentazione ufficialmente inviata al Ministero.

Com'è possibile che uno Studio di Impatto Ambientale serio non si accorga che a Sud dell'aeroporto, 5850 persone saranno impattate da un rumore >60dBA (LVA) e che tale fatto venga tenuto nascosto e ammesso, un po' per volta, solo dopo che le osservazioni dei soggetti interessati lo hanno inequivocabilmente dimostrato ?

E se nessuno avesse dimostrato le suddette falsità?

Il Ministero avrebbe creduto alla versione di SEA che per propria opportunità "si era dimenticata di segnalare" la presenza di ben 5850 Cittadini?

Quello delle persone impattate dal rumore a Sud dell'aeroporto è solo un esempio di questo modo di procedere, la stessa tecnica è stata utilizzata per molti altri argomenti: le aziende a rischio incidente rilevante (vedi Centrale Termoelettrica di Turbigio per la quale SEA non ha dato nessuna risposta), l'applicazione del decreto d'Alema, l'impatto dell'inquinamento atmosferico sul Parco Ticino e le ricadute sulla popolazione, la Valutazione di Incidenza Sanitaria, le previsioni di traffico aereo, i coefficienti di riempimento degli aerei, la valenza della Brughiera e la possibilità della sua ricostruzione altrove, ecc. ecc. ecc.

Passiamo ora alle seguenti osservazioni riferite alla documentazione di SEA denominata:
“DOCUMENTAZIONE NOVEMBRE 2012”

- Recettori Sensibili
- Recettori residenziali
- Ricostruzione della Brughiera
- Danno ambientale ad Habitat di Interesse Comunitario
- Osservatorio Malpensa
- Protocollo intesa Regione Lombardia, SEA, Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo (Deliberazione di Giunta Regione Lombardia DGR 4360 del 26/10/2012).

3) RECETTORI SENSIBILI

Nell'Allegato 1 della Documentazione di Novembre 2012, denominato “Chiarimenti relativi all'inquinamento acustico”, Fig. 6.1 non sono stati considerati i tutti i recettori sensibili.

Anche in questo caso, come già fatto in precedenza per il rumore, ci si è volutamente dimenticati di evidenziare i numerosissimi ricettori sensibili a Sud dell'aeroporto.

Diciamo volutamente perché nonostante SEA sostenga di aver utilizzato tutti i sistemi informativi disponibili, in Fig.6.1 è stata identificata solo una scuola a Cerano (NO).

Sarebbe stato sufficiente effettuare una semplice ricerca su Google Map (digitando ad esempio “Scuole elementari Turbigo” o “Case di Riposo Cerano”) per avere immediatamente l'evidenza di quante scuole e case di riposo sono presenti sul territorio e dove sono localizzate.

Di seguito i recettori sensibili omissi solo nella zona a sud dell'aeroporto.

Negli ultimi “Chiarimenti”, SEA si è dimenticata di evidenziare la presenza di ben **26 scuole e 4 case di riposo**, tutti presenti prima del 2001 (vedi Fig. 6.1 corretta):

Turbigo (MI):

Asilo Nido di Via Tatti

Scuola Materna di Via Matteotti

Scuola Materna di Via Plati

Scuola Elementare di Via Giulio Cesare

Scuole Medie di Via Trieste

Casa di Riposo di Via Corridoni

Robecchetto (MI):

Scuola Materna di Via Don Lorenzo Milani
Scuole Elementari di Via Giovanni Pascoli
Scuole Medie di Via Giovanni Pascoli

Castano Primo (MI):

Scuole Elementari di Via Acerbi
Scuole Medie di Via Acerbi
Casa di Riposo di Via Colleoni

Lonate Pozzolo (VA):

Asilo Nido di Via Aldo Moro
Scuola Materna di Via Vittorio Veneto
Scuola Materna di Via Verga
Scuole Elementari di Via D. Alighieri
Scuole Elementari di Via Pisa
Scuole Medie di Via D. Alighieri
Casa di Riposo di Via Bosisio

Trecale (NO):

Scuola Materna di Via Cesare Battisti
Scuole Elementari di Via Andante
Scuole Medie di Via Mezzano

Cerano (NO):

Asilo Nido di Via Cerano
Scuola Materna di Via Bellotti
Scuole Elementari di Piazza San Gervasio
Scuole Medie di Viale Marchetti
Casa di Riposo di Via Di Dio

Cassolnovo (PV):

Scuola Materna di Viale delle Rimembranze
Scuole Elementari di Viale delle Rimembranze
Scuole Medie di Via Tornura
Casa di Riposo di Via S. Giorgio

La tabella numerica 6.1 di Pag.27 per quanto riguarda la parte a sud dell'aeroporto è quindi palesamente sbagliata, per il tipo di errori rilevati è possibile pensare che anche nella parte nord siano stati omessi parecchi recettori sensibili.

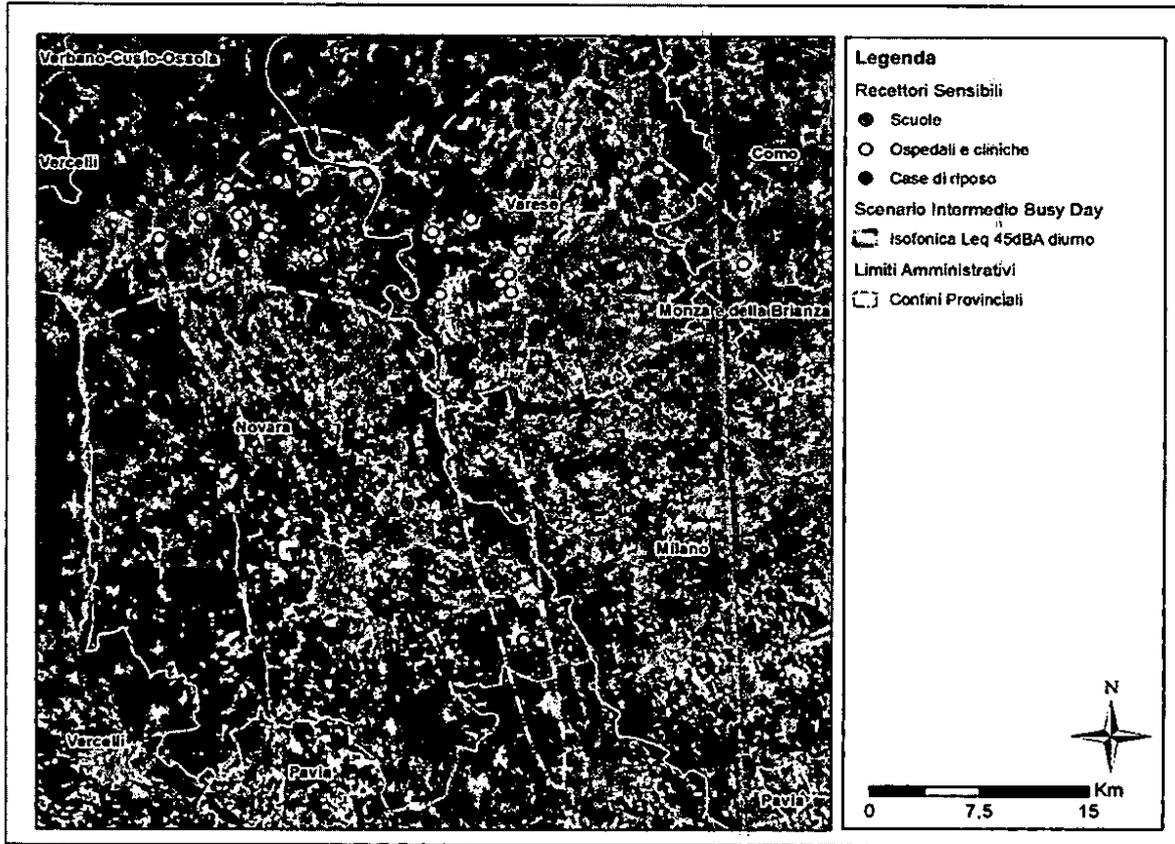


Fig. 6.1 (sbagliata)

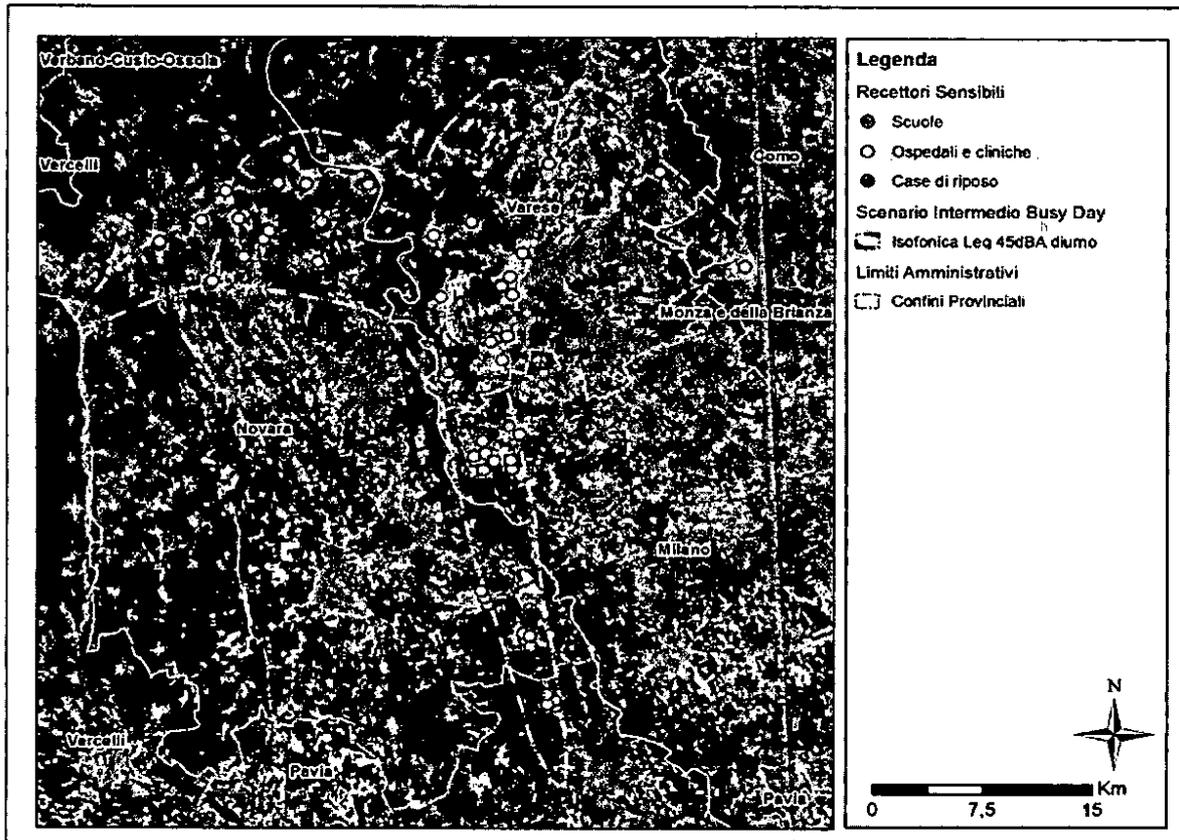


Fig. 6.1 corretta

4) RECETTORI RESIDENZIALI

Il numero dei recettori residenziali interessati dal livello di rumore LVA >65dBA presenti nel Comune di Nosate è sottostimato, nella Fig. 7d è identificato un solo recettore residenziale nel territorio di Nosate.

In realtà le residenze presenti nel Comune di Nosate che saranno interessate dal livello di rumore LVA >65dBA sono sei (vedi Figura 7d corretta).

Inoltre **TUTTO** il centro di Nosate si verrà a trovare a soli 200 metri dalla curva LVA >65dBA (vedi puntini gialli sulla Figura 7d corretta), in pratica il livello di rumore del centro del paese sarà assimilabile a quello della Zona B (LVA >65dBA).



5) RICOSTRUZIONE DELLA BRUGHIERA

Innanzitutto si precisa che la **superficie esistente interessata dall'Habitat di interesse comunitario** incluso in allegato I della Direttiva Habitat, denominato Lande secche europee (brughiera), è di **133,4 ha** (fonte dati: Osservazioni Parco Ticino) e non poco meno di **100 ha (Pag.50) o di 110 ha (Pag.55 e 73)** come erroneamente riportato da SEA.

Rif. "Documentazione Novembre 2012" dell'All.3 Pag.73 - Para 4.3.2.1 Quantificazione degli interventi

Con la "Documentazione Novembre 2012" SEA propone di ricostruire la brughiera in 4 diverse zone vicine all'aeroporto identificate in Fig. 4-1

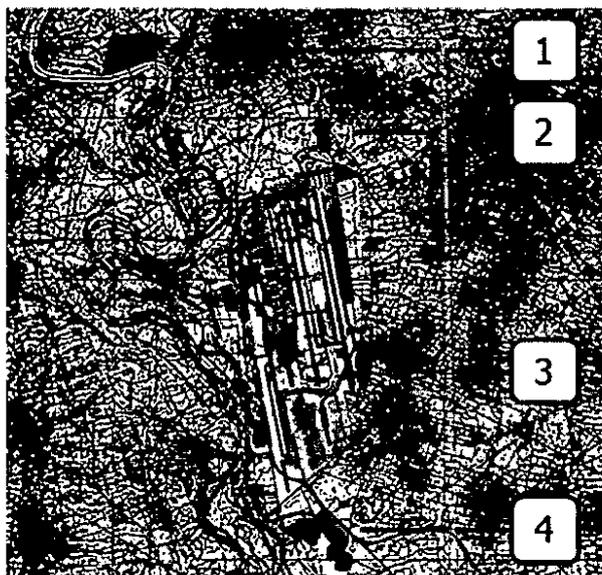


Figura 4-1 Aree di intervento per il ripristino della brughiera

Per prima cosa va evidenziato che SEA propone la ricostruzione della brughiera in aree attualmente già verdi, per cui nel bilancio finale ci sarebbe un enorme consumo di territorio.

Si rileva, inoltre, come i proponenti ritengano appropriata la realizzazione di interventi di compensazione in aree, quali l'ex area militare, che già allo stato attuale presentano elementi diffusi di naturalità e di valore naturalistico. In particolare, l'area compresa tra la SS 336 e le vasche di spagliamento del torrente Arno è già caratterizzata da formazioni di praterie aride e da brughiera e questi ambienti costituiscono ad oggi habitat di specie di rilevante interesse naturalistico, come ad esempio Averla piccola, Succiacapre, Calandro.

Allo stesso modo l'intervento di ricostituzione della brughiera all'interno del SIC "Brughiera del Vigano" verrebbe realizzato in aree attualmente coperte da boschi di aghifoglie che, pur caratterizzate in parte dalla presenza di conifere non autoctone, rappresentano l'habitat di molte specie prettamente forestali, che si elencano brevemente (dati aggiornati a dicembre 2012):

- **113 specie di uccelli**, dei quali 62 nidificanti certi o probabili e 14 di interesse comunitario
- **specie nidificanti di uccelli forestali** quali Falco pecchiaiolo (All. I), Succiacapre (All. I), Picchio nero (All. I, presente in zona dal 2011), Picchio rosso minore (non comune in Lombardia), Picchio verde, Astore (raro in ambito planiziale), Cincia dal ciuffo (raro in ambito planiziale)
- **tra i mammiferi spiccano alcune specie forestali**: importante popolazione di Moscardino (All. IV), fino a 10 nidi rinvenuti in una sola giornata; unico sito noto di presenza di Topo quercino nel Parco del Ticino e uno dei pochi in ambito planiziale lombardo; nucleo stabile di caprioli.

- anfibi e rettili: è degna di nota la presenza di Saettone e Rana dalmatina, entrambe specie forestali
- entomofauna: le specie di maggiore pregio sono due coleotteri legati al legno morto quali Cervo volante e Cerambice della quercia.

Intervenire su tali habitat, modificandone sostanzialmente la tipologia, per ricostituire la brughiera (fatta salva l'effettiva buona riuscita di tale intervento) andrebbe evidentemente ad arrecare un danno alle specie che, allo stato, li frequentano.

Parlando nello specifico di brughiera, si ribadisce il fatto che **la perdita del biotopo della Brughiera di Malpensa non è mitigabile o compensabile con ripristini ambientali** in ragione dei seguenti fattori:

- la brughiera si instaura solo su suoli peculiari, di solito molto poveri, alle cui condizioni le specie vegetali tipiche sono particolarmente ben adattate; in tutti gli altri casi, le specie vegetali del corteggio delle brughiere vengono sopraffatte da specie più vigorose.

E' possibile che piantine di Calluna Vulgaris messe a dimora possano attecchire, ma è inevitabile che nel medio periodo siano destinate a essere sopraffatte da altre specie in grado di vivere in terreni diversi da quelli tipici di una brughiera, quali sono quelli proposti da SEA.

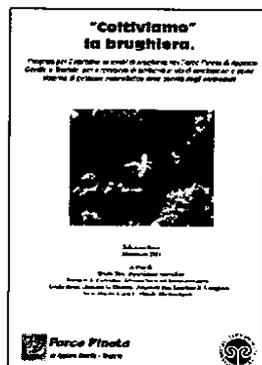
- Nelle aree circostanti la zona in oggetto non esistono terreni ferrettizzati liberi, idonei alla ricostruzione di estensioni di brughiera su una superficie almeno equivalente.

La brughiera attuale è quindi il risultato di secoli, se non millenni, di interazioni fra processi naturali e attività antropiche tradizionali e non potrà essere sostituita con una coltivazione di brugo.

SEA nella "Documentazione Novembre 2012" a Pag. 19 dell'Allegato 3, da per scontato che si possa ricostruire una brughiera e per giustificare tale possibilità afferma: ***"L'azione di ripristino delle brughiere è altresì validata dai primi risultati conseguiti da un progetto ('Coltiviamo la brughiera'), la cui prima fase è terminata nel 2011 che riguarda proprio il ripristino di brughiera all'interno del Parco Pineta di Appiano Gentile – Tradate."***

In realtà il Report **"Coltiviamo la brughiera"** non ha validato proprio niente, infatti nelle conclusioni si evidenzia che per quanto riguarda il brugo, per diversi motivi, non sono stati ottenuti risultati positivi.

Nell'introduzione del Report dell'Università dell'Insubria si conferma innanzitutto che **non è possibile ricreare una brughiera ovunque** proprio a causa della peculiarità del terreno tipico di una brughiera *"suoli argillosi ricchi di ossido di ferro, molto acidi, poveri di elementi nutritivi e particolarmente secchi durante il periodo vegetativo"*.



Di seguito alcuni estratti del report:

"COLTIVIAMO" LA BRUGHIERA

Progetto per il ripristino di lembi di brughiera nel Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate, per il recupero di ambienti in via di rarefazione e come sistema di gestione naturalistica delle servitù degli elettrodotti.

INTRODUZIONE

“Nonostante l'origine antropica, il mantenimento nei secoli degli ambienti a brughiera è altresì da porre in relazione alla presenza dei cosiddetti “ferretti”, suoli argillosi ricchi di ossido di ferro formatisi per dilavamento e alterazione dei terreni sui terrazzi diluviali pleistocenici dell'alta pianura.....

Tali suoli, molto acidi, poveri di elementi nutritivi e particolarmente secchi durante il periodo vegetativo, risultavano difficili da coltivare e pertanto venivano utilizzati in tal senso con scarsi risultati..... ”

“In linea generale, è comunque nota una scarsa capacità delle brughiere di insediarsi in nuove aree, in particolare se in presenza di alberi esotici molto aggressivi (R. pseudoacacia, Prunus serotina). Queste specie determinano infatti un arricchimento in azoto e calcio della lettiera e creano una persistente banca di semi, che preclude persino il mantenimento dell'ambiente a brughiera.”

DIMENSIONE DELLO STUDIO

Il tentativo di ripristino di lembi di brughiera è stato fatto su 8 particelle quadrate (25mX25m) di terreno per un totale di 5000m², ben lontani dai 133,4 ettari dell'attuale brughiera di Malpensa (1.334.000 m²). Inoltre la tipologia dell'ecosistema “Pineta di Appiano Gentile” è completamente diversa da quello della “Brughiera di Malpensa”.

RILEVAMENTI

*Pag.51 : “..... è plausibile che le condizioni ecologiche non siano state loro idonee durante il 2010 e il 2011, in particolare sotto il profilo delle precipitazioni atmosferiche durante la stagione vegetativa. A ulteriore prova di queste affermazioni, si deve aggiungere la **pressoché totale assenza di germinazione dei semi di brugo introdotti nelle quattro particelle oggetto di questo trattamento (P3, P4, P7 e P8).**”*

CONCLUSIONI

“Le elaborazioni dei dati floristico-vegetazionali e di quelli relativi alla seed bank consentono di esprimere le seguenti considerazioni finali:

*-..... nelle particelle sono state osservate piante appartenenti a specie tipiche di brughiera (es. Genista germanica e Viola canina) tra queste specie **non è stata accertata Calluna vulgaris (brugo)**...*

-è quindi plausibile che le condizioni meteorologiche abbiano influito negativamente sulla ripresa delle specie di brughiera, in particolare durante il 2011, tanto da inficiare anche la germinazione dei semi di Calluna vulgaris nelle parcelle sperimentali;

***-tutte le piante di Calluna vulgaris riscontrate nelle parcelle sperimentali derivano pertanto dalle piante messe a dimora (solo pochissime piante dal seme introdotto), a dimostrazione che senza un'azione diretta rivolta al recupero di questa specie, che fisionomicamente qualifica la brughiera in senso stretto, appare impraticabile un ripristino autonomo della brughiera, quantomeno nel medio periodo;**”*

E' quindi evidente che il Report “Coltiviamo la Brughiera” descrive sicuramente un rispettabile progetto naturalistico che però, non avendo al momento evidenziato risultati apprezzabili, non valida né un metodo né la garanzia della possibilità di ricostruzione di una Brughiera, soprattutto di una brughiera con le caratteristiche di quella di Malpensa. Quanto sopra è confermato dal fatto che nella documentazione ricevuta da SEA non esiste la minima traccia del progetto di ricostruzione della Brughiera di Malpensa (nessun dettaglio, nessun programma degli interventi e della manutenzione, nessuna idea dei costi).

6) DANNO AMBIENTALE AGLI HABITAT DI INTERESSE COMUNITARIO

Nei "Chiarimenti" di Novembre 2012, SEA tende ripetutamente a sminuire la valenza ecologica della Brughiera di Malpensa e in generale il danno ambientale sul Parco Ticino, si riporta infatti che :*" Si può affermare, pertanto, che gli interventi previsti nell'area di espansione non avranno ricadute significative sulle specie di interesse comunitario posti all'interno del sito Natura 2000 IT2080301 'Boschi del Ticino'.*

Degna di nota è la conclusione dello studio d'incidenza, riportata anche nella relazione generale alle pagine 63-65, con particolare riferimento alla Figura 7-15 – *Ripartizione dell'entità specifica dell'incidenza sito per sito per la dimensione funzionale.*

Gli estensori dichiarano che nessuno dei 7 siti Natura 2000 avrà effetti d'incidenza negativi. Invece, cinque di essi avranno effetti d'incidenza positivi. Quindi, si potrebbe affermare che in 5 casi su 7 l'allargamento dell'aeroporto sortirà effetti positivi ma in nessun caso negativo.

Evidentemente tale affermazione, oltre a rasentare il ridicolo, non trova, alcun tipo di condivisione.

Nello studio di incidenza al paragrafo 7.1.1 della valutazione appropriata in cui viene trattato il tema centrale dell' "Espansione aeroportuale nella ex area militare", non si da inoltre conto della continuità/contiguità della ZPS IT2080301 con l'area di intervento, garantita dalla **presenza di un'importante opera di deframmentazione e riconnessione ecologica nota come "corridoio ecologico di Tornavento"**, ponte verde che, attraverso l'interramento della ex strada provinciale e della nuova SS 336, consente oggi di salvaguardare la permeabilità ecologica tra la valle fluviale e gli ambiti forestali dell'intorno di Malpensa, oltre a fungere da collegamento ciclo-pedonale per i fruitori dell'area (Via Gaggio).

Tale corridoio è anche riconosciuto anche dalla RER lombarda come varco da mantenere.

Nello Studio di incidenza inoltre non si tiene conto dell'aspetto più rilevante: l'espansione dell'aeroporto comporterebbe l'eliminazione di una rilevante superficie di habitat naturali e semi-naturali di importanza comunitaria.

Lo studio di SEA infatti si dimentica completamente della proposta di Sito di Importanza Comunitaria/Zona di Protezione Speciale "Brughiere di Malpensa e di Lonate", presentata dal Parco del Ticino con nota del 25 ottobre 2011 prot. 2011/11726 MB/VP, presso Regione Lombardia, e per conoscenza al Ministero dell'Ambiente e all'Unione Europea.

Rammentiamo che la realizzazione delle opere previste comporterebbe l'eliminazione di una superficie stimata di 133,4 ha dell'habitat di interesse comunitario incluso in allegato I della Direttiva Habitat, denominato Lande secche europee, di 50,32 ha dell'habitat di interesse comunitario denominato Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale del *Carpinion Betuli*; di 37,20 ha dell'habitat di interesse comunitario denominato Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur*.

Importantissima è inoltre la presenza di una popolazione relitta numerosa della specie di farfalla diurna *Coenonympha oedippus*, considerata la farfalla europea a maggior rischio di estinzione.

Si ritiene che la sottrazione di cospicue superfici delle formazioni vegetali sopra menzionate, che costituiscono altresì l'habitat di specie animali dell'allegato II e IV della Direttiva Habitat e dell'allegato I della Direttiva Uccelli configuri in modo evidente gli estremi per un facile ricorso alla Corte di Giustizia Europea e l'apertura di una procedura d'infrazione nei confronti della Regione Lombardia, quale Ente responsabile per l'applicazione delle due direttive citate.

Le indagini, anche recenti, effettuate da ricercatori e professionisti incaricati dal Parco del Ticino nell'area di intervento e più in generale nell'area proposta a SIC/ZPS hanno messo in luce un quadro faunistico ben più ricco di quello delineato nello studio: si citano a titolo di esempio le oltre 50 specie di uccelli di interesse comunitario, di cui 8 nidificanti, che frequentano l'area.

La sottrazione di una cospicua superficie di habitat idoneo non può non avere effetti sulla vitalità delle popolazioni delle specie indicate.

Per quanto riguarda i due lepidotteri l'Euplagia quadripunctaria (o Callymorpha quadripunctata) e la Coenonympha oedippus SEA afferma che: *“si può ritenere che in base alle loro caratteristiche ecologiche frequentino occasionalmente l'area di espansione, non trovando qui le condizioni relative all'habitat e alle risorse trofiche idonee e/o ottimali che viceversa si trovano al di fuori di questa area e all'interno del sito Natura 2000 'Boschi del Ticino'”*.

Questa affermazione è completamente errata. La popolazione di *Coenonympha oedippus* è presente con continuità dal momento della sua prima scoperta, nel 2009, e si auto-mantiene grazie alla riproduzione in loco, accertata nel corso delle ricerche intraprese dal Parco del Ticino in collaborazione con ricercatori delle Università di Pavia e di Torino. L'habitat frequentato dalla cospicua popolazione di Malpensa è tutt'altro che marginale e rappresenta, in Italia, l'habitat caratteristico.

Coenonympha oedippus è considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione ed inclusa nell'allegato II della Direttiva Habitat. La specie è stata trovata in riproduzione nel biotopo della 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.

7) OSSERVATORIO MALPENSA

Nella Relazione Generale della "Documentazione Novembre 2012" SEA riporta che *"è stato istituito un Tavolo denominato "Osservatorio Malpensa" che, secondo SEA, offre l'opportunità di conoscere le problematiche sotto i diversi aspetti e approfondisce e favorisce la ricerca di soluzioni che garantiscano uno sviluppo sostenibile tra territorio visto che l'aeroporto di Malpensa non è solo un'iniziativa della Regione Lombardia ma un'opportunità per il territorio.*

Attraverso esperti esterni l'Osservatorio svilupperà ricerche multidisciplinari di carattere economico, ambientale e di salute pubblica che dovranno essere condivise dai diversi partecipanti all'Osservatorio che contribuiranno a superare le incomprensioni e i pregiudizi oggi esistenti".

Confermiamo che a seguito incontri fra i Comuni del Piano d'Area Malpensa e il Comune di Milano, dopo 7 lunghi mesi di discussioni a Giugno 2012 è stato faticosamente istituito il tavolo denominato "Osservatorio Malpensa".

Tale Tavolo pur concedendo ai Comuni una possibilità di confronto sul previsto ampliamento dell'aeroporto, non avrà tuttavia alcun potere decisionale relativamente all'autorizzazione del Master Plan e pare offrire scarse opportunità affinché le criticità rilevate dagli Enti Locali del territorio possano raggiungere gli organismi incaricati per le valutazioni o titolari del progetto.

Inoltre non è stato minimamente preso in considerazione quanto da noi evidenziato sia al Comune di Milano che direttamente al tavolo dell'Osservatorio Malpensa, ovvero che "Non si condivide il fatto che i tempi di operatività dell'Osservatorio Malpensa non possano assolutamente rallentare l'iter di approvazione della VIA" così come ufficialmente riportato nel documento di istituzione dell'Osservatorio Malpensa.

In realtà, nonostante gli annunci di SEA, Comune di Milano e Regione Lombardia, fino a oggi, l'Osservatorio Malpensa si è riunito solo 2 volte, il primo incontro (7 Giugno) è stato di presentazione ed il secondo (2 Agosto) di organizzazione del Comitato Direttivo e della Segreteria Tecnica Operativa.

Gli argomenti di discussione proposti da Regione Lombardia in quella sede sono soprattutto legati alle prospettive di sviluppo del traffico aereo e di sviluppo economico dello scalo e del territorio, per il momento non è stato dato il giusto peso alle problematiche relative all'impatto su ambiente e salute.

Come se non bastasse l'Ass. Raffaele Cattaneo di Regione Lombardia, delegato per l'Osservatorio dal Governatore Formigoni, non ha condiviso i membri del Comitato Scientifico proposti dal Parco Ticino e dai Comuni del Territorio.

Inoltre, nonostante la richiesta dei 5 Comuni della Provincia di Milano (Nosate, Castano Primo, Turbigo, Vanzaghello e Robecchetto con Induno) non è stata accettata la richiesta di coinvolgimento dell'Assessore all'Ambiente di Regione Lombardia.

Dal 2 Agosto non ci sono state più riunioni dell'Osservatorio e per il momento "tutto tace."

Il tipo di approccio di questo tavolo, è bene evidenziato dalle stesse parole di SEA, riportate nei "Chiarimenti di Novembre 2012", che parlano di "superare le incomprensioni e i pregiudizi oggi esistenti".

Precisiamo che i nostri Comuni non hanno nessun pregiudizio nei confronti dell'aeroporto.

E' invece innegabile che questo insensato progetto di espansione del sedime aeroportuale andrà a generare delle problematiche reali che avranno delle ricadute devastanti sul territorio coinvolto.

8) **PROTOCOLLO INTESA REGIONE LOMBARDIA, SEA, COMUNI DI FERNO, LONATE POZZOLO E SOMMA LOMBARDO (Deliberazione di Giunta Regione Lombardia DGR 4360 del 26/10/2012)**

Sebbene non direttamente legato al "Documento Novembre 2012" si segnala il protocollo di intesa in oggetto, firmato da Regione Lombardia, dai Comuni di Lonate Pozzolo, Ferno e Somma Lombardo e separatamente da SEA, inerente l'accordo per la demolizione delle aree delocalizzate degli stessi Comuni.

Riteniamo che il protocollo firmato dalla Regione e dai tre Comuni non sia assolutamente condivisibile, sia per le modalità con cui è stato effettuato che per i contenuti in contrasto con le delibere di Consiglio dei Comuni stessi e del Parco Ticino votate all'unanimità.

Stiamo parlando di un accordo firmato con evidente urgenza da un Assessore Regionale dimissionario, Daniele Belotti e approvato dal Comitato dell'Accordo di Programma Quadro Malpensa 2000 che contava 7 presenti e ben 6 assenti, all'interno di un Consiglio Regionale dimissionario e deliberato il primo giorno di insediamento della nuova giunta di Regione Lombardia insieme a altri 120 provvedimenti a carattere generico.

Il Comitato dell'Accordo di Programma Quadro è formato da 13 rappresentanti: Assessore regionale al Territorio, Assessore regionale ai Trasporti e Mobilità, Assessore regionale all'Ambiente ed Energia, Ministro Infrastrutture e Trasporti, **Ministro dell'Ambiente**, Ministro dello Sviluppo Economico, Sindaci dei Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno nonché dai Presidenti delle Province di Varese e Milano e dai Presidenti di Finlombarda SpA e dell'A.L.E.R. della Provincia di Varese.

Il giorno della firma (17/10/2012) erano presenti con diritto di voto:

- Assessore Regionale al Territorio
- Sindaco del Comune di Ferno
- Sindaco del Comune di Lonate Pozzolo
- Sindaco del Comune di Somma Lombardo
- Finlombarda S.p.A., delegato
- ALER Varese, delegato
- Provincia di Varese, delegato

Assenti :

- Assessore regionale ai Trasporti e Mobilità
- Assessore regionale all'Ambiente ed Energia
- Ministro Infrastrutture e Trasporti
- Ministro dell'Ambiente
- Ministro dello Sviluppo Economico
- Presidente Provincia di Milano

A nostro avviso questo accordo non era assolutamente un atto non indifferibile (gli effetti dello stesso scadranno nel 2018) e non c'era nessuna urgenza di approvarlo con la prima seduta di una nuova giunta delegata solo ad approvare atti di ordinaria amministrazione o non indifferibili.

A nulla serve sostenere che il protocollo di intesa, sul quale manca la firma di SEA, non contiene nessun riferimento al Master Plan, quando la lettera separata (qui di seguito riportata) e con la quale SEA si dichiara disponibile ad accettare il protocollo, ribadisce chiaramente che i 12 milioni di Euro previsti saranno subordinati all'approvazione dello Master Plan stesso.

Ma il fatto più sconcertante è che con questo accordo si è deciso di impegnare per la demolizione degli immobili già delocalizzati i fondi previsti per le future compensazioni ambientali del Master Plan, ossia, si stanno già impegnando i fondi previsti per le compensazioni ambientali relative ad un progetto futuro, non ancora approvato, per sanare problemi legati a errori e accordi del passato, le delocalizzazioni, che sono un grave problema per i Comuni interessati ma che nulla hanno a che vedere con il nuovo Master Plan.

Sarebbe corretto che lo stanziamento legittimamente dovuto per le demolizioni degli edifici inutilizzabili sia legato esplicitamente a "Malpensa 2000" e che i fondi necessari non siano reperiti tra le "risorse proprie già destinate a progetti di mitigazione e compensazione dei propri progetti di sviluppo" ; così dice infatti il Protocollo s.d., evitando subdolamente di pronunciare la parola Master Plan.

Viene spontanea una domanda: se SEA utilizzerà i fondi dedicati alle compensazioni del Master Plan per sanare problemi legati a errori del passato (delocalizzazioni) che nulla hanno a che vedere con lo stesso Master Plan, come si potranno trovare i fondi necessari a mitigare e compensare gli enormi problemi ambientali che inevitabilmente il Master Plan creerà su tutto il territorio circostante ?

Denunciamo inoltre il fatto che il Parco Ticino non è stato per nulla coinvolto in questo protocollo d'intesa.

Considerando anche quanto scritto dal Ministero dell'Ambiente, che con lettera del 24/9/2012 ha definito l'ampliamento di Malpensa "un impatto antropico da contenere" ed in relazione alla procedura di infrazione Quintavalle, alla possibilità di perdita del riconoscimento MaB UNESCO, al rispetto della direttiva Habitat e ai possibili ulteriori danni che l'approvazione del Master Plan potrebbe causare, riteniamo che l'Amministrazione del Parco Ticino debba più che mai essere coinvolta in queste decisioni.

Segnaliamo infine che in data 26/11/2012 il Comune di Nosate ha inviato nota al Ministero dell'Ambiente, all'attenzione di Ing. Grillo, Ing. Monteforte Specchi, Dott. Grimaldi, segnalando il Protocollo di Intesa in oggetto e trasmettendo i relativi atti.

Società per Azioni
Esercizi Aeroportuali
Aeroporto Milano Linate
20090 Segrate, Milano
ph. +39 02 74851
fax +39 02 74852010
www.seamilano.eu

0027417 del 22/10/2012
SEA_SPA PRE00 P



A Regione Lombardia
Assessore al Territorio e Urbanistica
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 Milano

Alla cortese attenzione del Signor Sindaco
Comune di Ferno
Via A. Moro, 3
21010 Ferno (Va)

Alla cortese attenzione del Signor Sindaco
Comune di Lonate Pozzolo
Via Cavour, 20
21015 Lonate Pozzolo (Va)

Alla cortese attenzione del Signor Sindaco
Comune di Somma Lombardo
Piazza Vittorio Veneto, 2
21019 Somma Lombardo (Va)

Oggetto: Schema Protocollo d'Intesa tra Regione Lombardia, Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno e Società SEA SpA, avente ad oggetto la demolizione degli immobili delocalizzati di cui all'AdPQ Malpensa 2000.

Fermo restando la disponibilità della scrivente Società alla sottoscrizione del "Protocollo d'Intesa tra Regione Lombardia, Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno e Società SEA SpA, avente ad oggetto la demolizione degli immobili delocalizzati di cui all'AdPQ Malpensa 2000", nella sede ed in data che verrà concordata, tengo a precisare e ribadire che l'attuazione dello stesso è strettamente correlata all'approvazione del Nuovo Master Plan Aeroportuale, in quanto comprensivo delle risorse finanziarie finalizzate agli interventi di mitigazione e compensazione ambientale.

Distinti Saluti.

S.E.A. - Società p.a. Esercizi Aeroportuali
Avv. Giuseppe Bonomi
PRESIDENTE E CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Codice fiscale e iscrizione
al Registro delle Imprese
di Milano n. 00826040156
REA di Milano n. 472807
Capitale sociale 27.500.000 €
interamente versato
Certificazione sistema qualità
ISO 9001:2000 e sistema
gestione ambientale ISO 14001

Lettera di SEA che approva il protocollo di intesa a condizione che il Master Plan sia approvato

Per tutto quanto sopra, unitamente alle argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del 2011, del 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che qui si ribadiscono integralmente riconfermate, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa.

Cordialmente



COMUNE DI NOSATE
IL SINDACO
Carlo Miglio

Il presente testo è stato approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 15 del 07.02.2013.