



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

**COMUNE DI TURBIGO**

E, prot DVA - 2013 - 0004387 del 19/02/2013

*Provincia di Milano*

Prot. n. 2614 /ECOL.  
RACC. AR

Turbigo, 14 FEB, 2013



Spett.le **MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E  
DEL MARE**

**Direzione generale per le Valutazioni  
Ambientali**

Viale Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

Spett.le **MINISTERO PER I BENI E LE  
ATTIVITA' CULTURALI**

Via San Michele, 22  
00153 ROMA

Spett.le **REGIONE LOMBARDIA**  
**Direzione Generale Territorio e  
Urbanistica**

Piazza Città di Lombardia, 1  
20124 MILANO



Spett.le **REGIONE PIEMONTE**  
**Direzione Ambiente**

Via Principe Amedeo, 17  
10123 TORINO

E p.c

Spett.le **SEA - Direzione Infrastrutture**  
**Aeroporto Milano Linate**

20090 SEGRATE (MI)

Spett.le **ENAC**

**Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti**  
**Direzione Pianificazione e Progetti**

Viale Castro Pretorio, 118  
00185 ROMA



# COMUNE DI TURBIGO

## Provincia di Milano

**Oggetto: Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa Aeroportuale**  
**OSSERVAZIONI - ai sensi art. 24 - c. 9 bis - D.Lgs. n. 152/2006 - ai "Chiarimenti" alle documentazioni precedentemente inviate da SEA per la V.I.A. del Nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa - APPROVATE con deliberazione Consiliare n. 5 assunta nella seduta del 13.02.2013, dichiarata immediatamente eseguibile**

### PREMESSO CHE:

- con nota del 09.05.2011 – prot. n. 0058130/CIA – l'ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – richiedeva al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l'attivazione della procedura di V.I.A. (Valutazione di Impatto Ambientale) ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. relativamente al nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa, autorizzando nel contempo la società S.E.A. (Società per Azioni Aeroportuali di Milano) all'inoltro presso gli Enti ed Amministrazioni interessati della documentazione predisposta (copia del Master Plan, del relativo S.I.A. e della corrispondente Sintesi non Tecnica) per il deposito previsto dall'art. 23, comma 3 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. avvenuto con nota prot. n. 0014697 del 12.05.2011 e prot. n. 0016631 del 31.05.2011;

- con la stessa nota l'ENAC comunicava di aver disposto, in aderenza a quanto previsto dall'art. 24, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. l'esecuzione in data 20.05.2011 delle pubblicazioni dell' "Avviso Pubblico" relativo all'attivazione della procedura ai fini della presentazione, da parte di chiunque ne avesse interesse, di eventuali istanze, osservazioni e pareri nei termini prescritti dal comma 4 del succitato art. 24;

- in relazione a tale prima pubblicazione l'Amministrazione Comunale esprimeva le proprie osservazioni mediante atto deliberativo n. 29 assunto dal Consiglio Comunale nella seduta del 13.07.2011 con il quale rivolgeva al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare "*formale richiesta affinché venga dichiarata improcedibile la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale avviata per quanto precisato nelle osservazioni (..) dalle quali si evince chiaramente la contrarietà alla realizzazione della terza pista, già espressa in modo netto e deciso con la deliberazione consiliare n. 42 del 30.11.2010 (..)*" stabilendo altresì di inoltrare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare tali osservazioni entro il termine previsto;

- le osservazioni venivano trasmesse con nota prot. n. 10279/ECOL. in data 14.07.2011 a: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Regione Lombardia, Regione Piemonte e per conoscenza a SEA ed ENAC;

- il Comune provvedeva inoltre a trasmettere in data 15.07.2011 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le n. 2645 osservazioni formulate dai cittadini;

- con nota del 28.05.2012 – prot. n. 0014540 – S.E.A., autorizzata da ENAC con nota prot. n. 0067042/CIA del 28.05.2012, provvedeva all'inoltro presso gli Enti ed Amministrazioni interessati di nuova documentazione - definita "Integrazioni volontarie" alla documentazione precedentemente inviata per la V.I.A. del Nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa – composta dai seguenti elaborati tecnici: Relazione introduttiva – Approfondimenti Ambientali – Approfondimenti Progettuali;



# COMUNE DI TURBIGO

## Provincia di Milano

- con la nota prot. n. 0067042/CIA del 28.05.2012, sopra citata, l'ENAC comunicava che l'Avviso Pubblico relativo alla pubblicazione delle "Integrazioni volontarie" sarebbe stato pubblicato in data 6.06.2012; da tale data decorrevano, ai sensi dell'art. 24 comma 9 bis D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., i 60 giorni per la presentazione di istanze, osservazioni e pareri al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

- in relazione a tale **seconda pubblicazione** l'Amministrazione Comunale esprimeva le proprie osservazioni riguardo le "Integrazioni Volontarie" mediante atto deliberativo n. 28 assunto dal Consiglio Comunale nella seduta del 27.07.2012 con il quale rivolgeva **nuovamente** al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare *"formale richiesta affinché venga dichiarata improcedibile la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale avviata in considerazione delle osservazioni (...) dalle quali si evince chiaramente la contrarietà alla realizzazione della terza pista, già espressa in modo netto e deciso con la deliberazione consiliare n. 42 del 30.11.2010 e n. 29 del 13.07.2011 (...)"* stabilendo altresì di inoltrare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare tali osservazioni entro il termine previsto;

- le osservazioni venivano trasmesse con nota prot. n. 9988/ECOL. in data 31.07.2012 a: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Regione Lombardia, Regione Piemonte e per conoscenza a SEA ed ENAC;

- il Comune provvedeva inoltre a trasmettere stessa data al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le n. 1472 osservazioni formulate dai cittadini;

- in data 8.10.2012 venivano inoltrate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ulteriori n. 2 osservazioni da parte del Comune, precisamente riguardanti aspetti legati alla SICUREZZA (nota prot. n. 12739/ECOL) ed aspetti attinenti all'importanza naturalistica del territorio interessato dall'ampliamento aeroportuale (nota prot. n. 12742/ECOL);

### **PRESO ATTO CHE :**

- In data 12.12.2012 – ns. prot. n. 15944 - è pervenuta a questa Amministrazione la documentazione relativa a quanto in oggetto (definita da SEA "Chiarimenti" alle documentazioni precedentemente inviate per la V.I.A. del Nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa" e trasmessa con nota prot. 0032213 dell' 11.12.2012), di cui è stato dato avviso pubblico mediante pubblicazione su tre quotidiani nazionali in data 18.12.2012, dalla quale decorrono, ai sensi dell'art. 24 comma 9 bis D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., i 60 giorni per la presentazione di istanze, osservazioni e pareri al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

La suddetta documentazione è stata fornita su supporto informatico e cartaceo ed è costituita da:

- Lettera ENAC prot. n. 156047/IPP del 5.12.2012
- Copia Avviso Pubblico
- N. 1 CD
- Relazione Generale
  - Allegato 1 – Chiarimenti relativi all'inquinamento acustico
  - Allegato 2 – Chiarimenti relativi all'inquinamento atmosferico
  - Allegato 3 - Aspetti vegetazionali ed ecosistemici: effetti e mitigazioni



# COMUNE DI TURBIGO

## Provincia di Milano

Allegato 4 - Studio di incidenza ambientale  
Tutti gli elaborati riportano la data NOVEMBRE 2012.

La scrivente Amministrazione

### RIBADISCE

innanzitutto **tutte le osservazioni in precedenza formulate** e trasmesse, sia singolarmente che congiuntamente alle Amministrazioni dei Comuni limitrofi (Nosate, Castano Primo, Robecchetto con Induno e Vanzaghello) in quanto ritiene che le problematiche e le criticità in esse evidenziate non abbiano trovato risposta nei successivi documenti presentati da SEA sotto forma di "Integrazioni volontarie" e "Chiarimenti";

In relazione agli ultimi documenti pervenuti ("Chiarimenti") ed alla conseguente **terza pubblicazione** esprime le seguenti ulteriori

### OSSERVAZIONI

che muovono da una **INTRODUZIONE** di carattere generale per affrontare poi nel merito aspetti di **METODO** (Lettera A) e più specificatamente in dettaglio aspetti di carattere tecnico per quanto riguarda i maggiori **IMPATTI** che la realizzazione della terza pista avrà sui territori a sud dell'aeroporto ed in particolare sul territorio turbigese (Lettera B).

#### **INTRODUZIONE**

Se possibile il quadro generale è addirittura maggiormente compromesso, appare infatti che a fronte di indicazioni e tematiche precise fornite dai Comuni, dal Parco del Ticino e da vari altri soggetti rappresentanti le popolazioni del territorio, alcune risposte fornite dal proponente portino ad ulteriori accresciuti dubbi e contrarietà date le informazioni fornite in modo inadeguato, impreciso, talvolta contraddittorio e spesso non corrispondenti alla realtà dei fatti né all'oggettività delle proposte indicate.

#### **A) METODO**

1) Innanzitutto si deve sottolineare una questione di **METODO**: nei normali percorsi amministrativi i piani o i progetti di diverso genere, urbanistico, infrastrutturale, ambientale prevedono un livello definitivo che rappresenta la base su cui gli Enti o soggetti incaricati delle valutazioni, basano i propri pareri e forniscono indicazioni, prescrizioni o richieste di modifica.

In questo caso ci si trova in uno scenario che a seconda delle opposizioni, criticità o indicazioni presentate dal territorio nelle sue varie forme, viene "volontariamente" integrato dal proponente con "altre" proposte approssimative e che rischiano di volta in volta di far mancare una visione complessiva su un progetto di tale importanza e dimensione.



## COMUNE DI TURBIGO

*Provincia di Milano*

Essendo un progetto dunque (Nuovo Master Plan Procedura di VIA), per stessa ammissione del proponente (SEA), carente o impreciso tale da necessitare di successive integrazioni ed approfondimenti periodici, sarebbe certamente da valutare, come in altre situazioni simili, un suo **ritiro formale**.

### **2) Erroneo avvio della procedura di VIA – Necessario avvio della procedura di VAS .**

Tutta la documentazione redatta e presentata da SEA descrive l'ampliamento di Malpensa, non come un'opera già prevista e contestualizzata in un atto pianificatorio, nella specie il Piano Territoriale Regionale d'Area relativo a Malpensa, come dovrebbe essere ai sensi della L.R. n. 12/2005, ma come un "atto pianificatorio e programmatico in sé" relativo allo sviluppo dell'aeroporto, con la previsione non solo di una Terza Pista, ma anche di un polo logistico denominato Cargo City, di due alberghi e della completa modifica della viabilità comunale e provinciale di accesso.

La semplice lettura della "Relazione tecnica-descrittiva" al nuovo "Master Plan Aeroportuale" , infatti, pretende di dare valenza di piano urbanistico, in particolare sostitutivo al Piano Regolatore Generale dell'aeroporto di Malpensa redatto nel 1985 approvato con DM 13.2.1987.

Ferma restando l'illegittimità di una simile indebita ingerenza da parte di SEA nell'esercizio dei poteri pianificatori, se così fosse, allora, come ogni atto pianificatorio e programmatico che prevede in sé la localizzazione di un'opera da assoggettarsi a VIA, deve essere obbligatoriamente e preventivamente sottoposta a VAS, ai sensi della Direttiva comunitaria in materia ed ai sensi del d.lgs. n. 152/2006.

## **B) IMPATTI SUL TERRITORIO**

### **1) RUMORE**

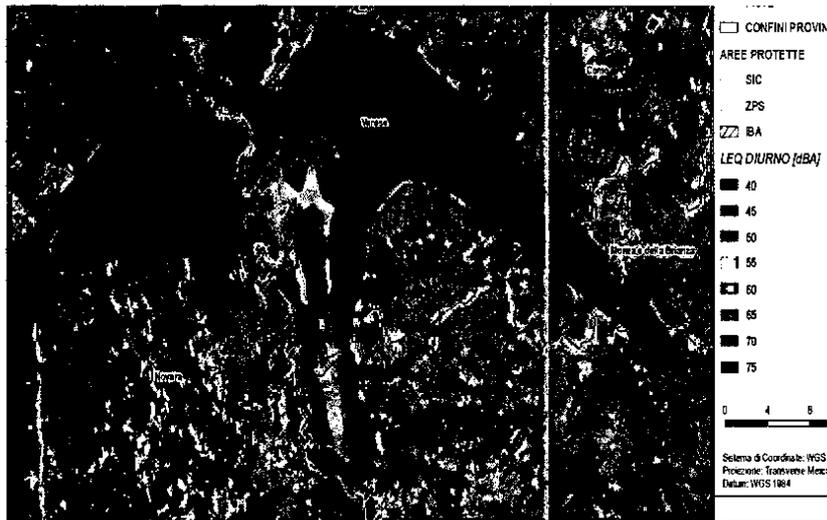
Con riferimento a quanto riportato nella Relazione Generale di SEA Novembre 2012, all' Allegato 1 fig. 5°a ( LEQ Diurno [dba] ), e fig. 5b ( LEQ Notturno [dba] ) si nota che **viene fatta un'ulteriore ammissione** circa il coinvolgimento dei Comuni del Castanese ( Turbigo, Nosate, Robecchetto ) posti a sud di Malpensa in merito al rumore che deriverebbe dall' intensa attività aeroportuale dovuta alla Terza Pista.

Infatti si notino le curve isofoniche di 65 dBA e 60 dBA che, malgrado le citate figure siano riferite ad un territorio eccessivamente ampio che non consente ingrandimenti, è possibile notare come interessino i territori a Sud dell'Aeroporto.



# COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano



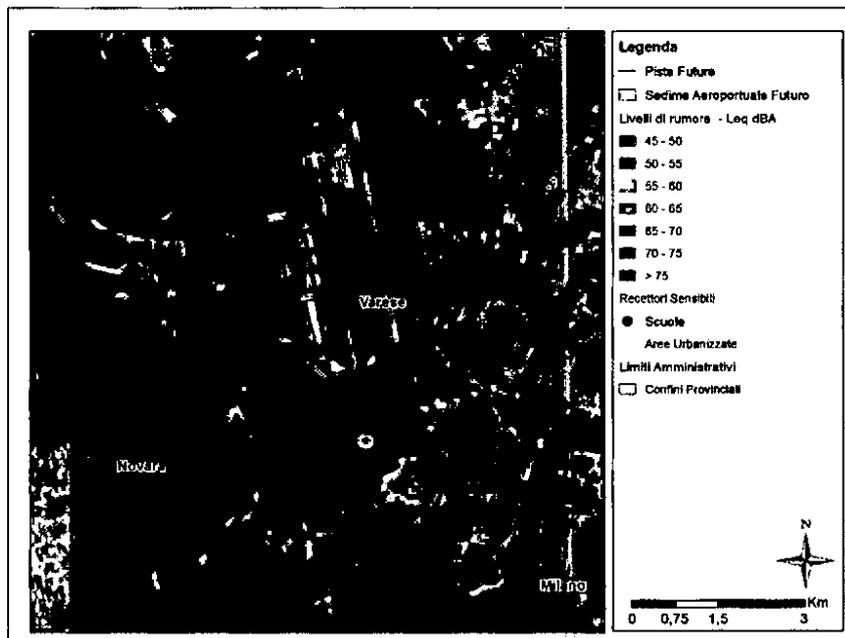
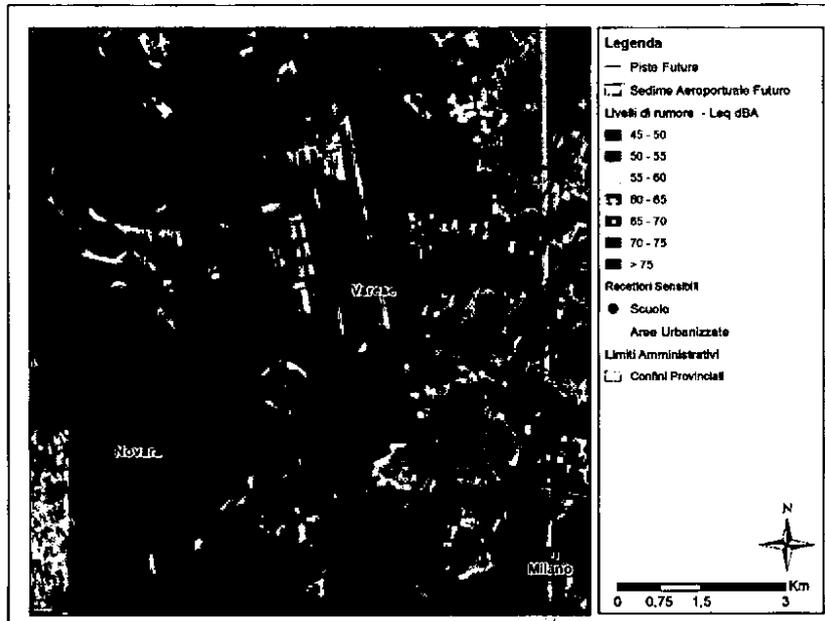
Si vuole pertanto ribadire quanto già affermato nelle Osservazioni prodotte dal Comune di Turbigo nel Giugno 2012: la curva isofonica dei 60 dBA comprenderà al suo interno **TUTTE le abitazioni** del Comune di **Nosate**, **metà delle abitazioni** del Comune di **Turbigo** ( già per altro interessato dal sorvolo, in fase di decollo ed atterraggio, di aeromobili circuitanti sulle due aerovie esistenti ) e di **alcune abitazioni** del Comune di **Castano Primo**, per un totale di circa **5000 abitanti**.

Nell' Allegato 1 della Relazione Generale di Sea viene posto l' accento sull' entità delle vibrazioni prodotte e dal conseguente rumore prodotto dalla cantierizzazione e messa in opera del Macro Progetto 1 (Realizzazione 3° Pista e sue Infrastrutture) e Macro Progetto 2 ( Nuovo Parco Logistico) .



# COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano



L' affermazione che fa riflettere è la seguente: "...La frequenza ed i lassi temporali che descrivono gli effetti a terra del contatto tra aeromobile e pista o, ancor meno aggressivo, dello "stacco" dell'aeromobile in fase di decollo non ricreano condizioni di una consistenza che possa ricondursi alla identificazione di un "problema".



## COMUNE DI TURBIGO

*Provincia di Milano*

Inoltre viene fatto notare come l' entità dei rumori prodotti ( attraverso simulazioni analitiche via programma INM ) dalle macchine semoventi e quanto altro occorra per la realizzazione delle costruzioni, sia incomparabilmente inferiore a quanto prodotto dalla normale attività aeroportuale.

Quello su cui si vuole nuovamente porre l' accento è come l' entità del rumore prodotta da tali attività sia preoccupante circa il peggioramento della qualità della vita delle popolazioni poste a Sud dell' Aeroporto. Le cause che provocano tale peggioramento sono state ben espresse dall'analisi della Relazione sulla Salute Pubblica.

Infatti, in essa ben si poneva l'attenzione sul fatto che la maggior parte della popolazione residente nelle aree a sud dell'aeroporto subirà un peggioramento delle condizioni di vita e di salute per effetto dell' **aumentato carico acustico**. Si tenga ben presente che ad oggi il territorio a sud dell'aeroporto già sopporta la **totalità** degli atterraggi e dei decolli notturni (di notte infatti i decolli sono orientati verso sud).

Per quanto sopra, come evidenziato dallo Studio Hyena, la costruzione della terza pista comporterà pesanti ricadute sulla salute della popolazione in termini di aumento dei casi di patologie cardiovascolari, in particolare di ipertensione arteriosa.

Allora, pertanto si ribadisce con vigore quanto già detto nelle Osservazioni del giugno 2012: la curva di chiusura dei **65 dBA** è prevista **A SOLI 200 METRI DAL CENTRO DELL' ABITATO DI NOSATE** e poiché il rumore si propaga gradualmente, con ogni probabilità, nel centro di Nosate ci sarà un impatto acustico devastante di poco inferiore a 65 dBA con un inesorabile deterioramento della qualità della vita della popolazione coinvolta.

Così pure anche **ampie porzioni** delle aree residenziali di Turbigo e Castano Primo subiranno effetti peggiorativi, basta ricordarsi delle precedenti curve isofoniche presentate nello S.I.A.

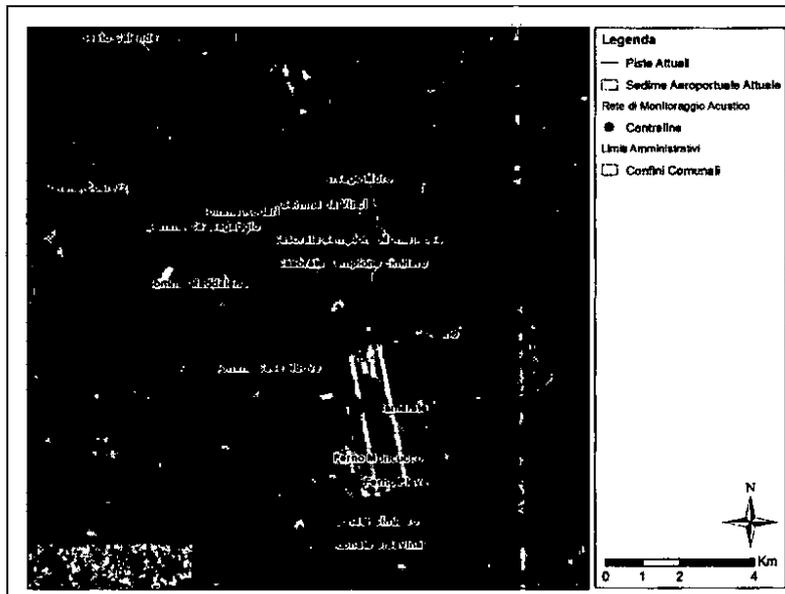
Riassumendo, a causa della costruzione della terza pista, circa **5000 abitanti attualmente non interessati** dal rumore degli aerei risulteranno inclusi nella zona tra i 60 e 65 dbA mentre alcune saranno interessate dalla curva isofonica dei 65 dbA.

Nell' Allegato 1 della Relazione Generale di Sea, al paragrafo 3.2 pag 10, viene posto l' accento sull' esistenza di una rete di monitoraggio del rumore prodotto dal traffico aeroportuale e si nota come le stazioni di rilevamento siano per la maggior parte ubicate a nord e di fianco all' aeroporto con l' eccezione delle due stazioni di Lonate Pozzolo. Questo per la validazione dei dati tramite il programma INM.



# COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano



Pertanto di nuovo la zona a sud dell' Aeroporto non verrebbe adeguatamente monitorata e difficilmente si potrebbe monitorare il peggioramento dell' aumentato carico di rumore a danno delle popolazioni residenti a sud del' Aeroporto a seguito dell' introduzione della 3° Pista.

Nell' Allegato 1 della Relazione Generale di Sea, al paragrafo 6 pag 27, viene posto l' accento su come siano interessati dalle curve isofoniche di 40 dbA ( notturni ) e 45 dba ( diurni ) alcuni tipici ricettori sensibili per il monitoraggio del rumore: scuole, ospedali e cliniche, Case di riposo.

Anche in questo caso **tale analisi non tiene conto di quali e quanti ricettori sensibili siano presenti nella zona a Sud dell' Aeroporto.**

**Infatti nella sola zona di Turbigo, interessata dal sorvolo di aeromobili in decollo o atterraggio dalla 3° Pista, sono presenti 2 Scuole ( Primaria e Secondaria ) e una Casa di Riposo per Anziani.**

## 1.1.) RECETTORI SENSIBILI

Sempre in tema di **RUMORE** si rileva come 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).



## COMUNE DI TURBIGO

*Provincia di Milano*

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 omessi 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

### **Trecate (NO):**

Scuola Materna di Via cesare Battisti

Scuole Elementari di Via Andante



## COMUNE DI TURBIGO

*Provincia di Milano*

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



# COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

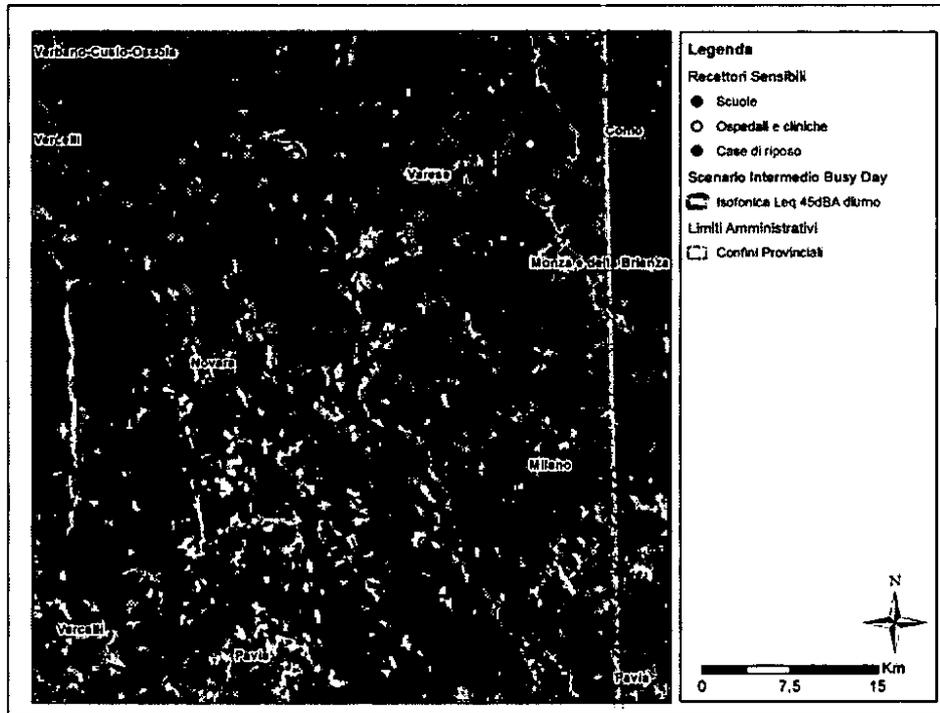


Fig. 6.1 (sbagliata)

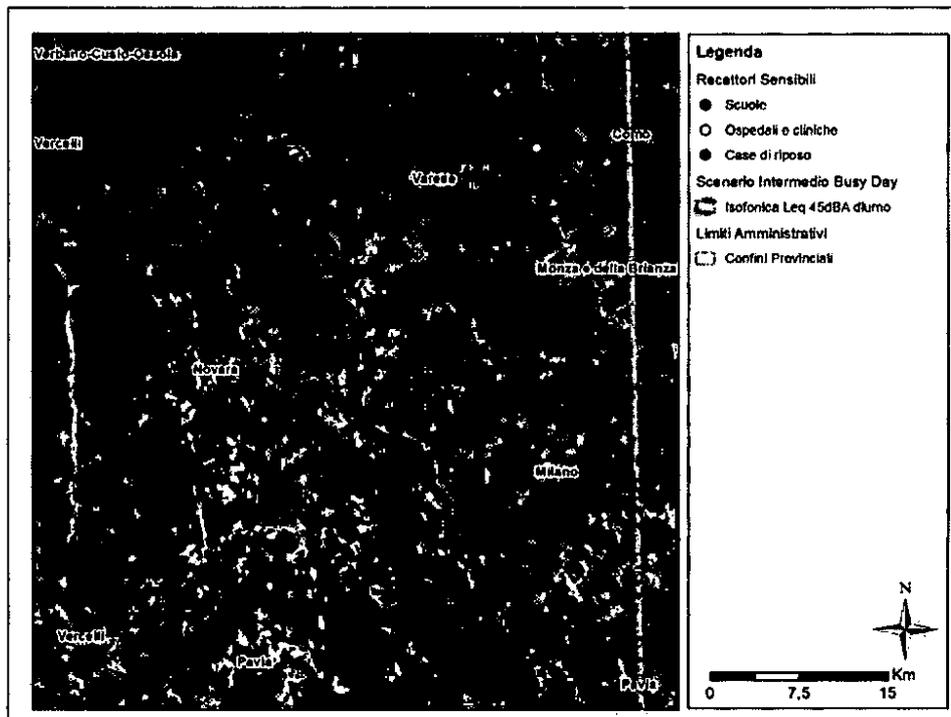


Fig. 6.1 corretta

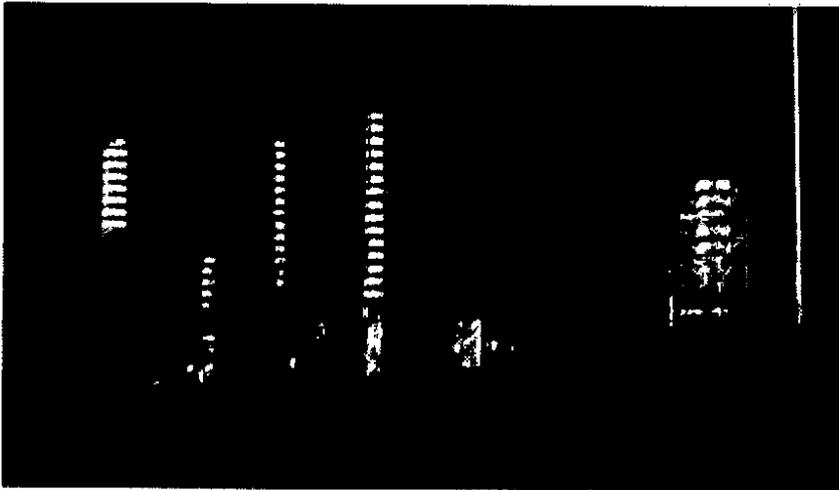


## COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

### 2) SICUREZZA

Si ribadisce ancora qui che la realizzazione della terza Pista comporterà rotte di decollo e atterraggio sorvolanti a BASSA QUOTA la centrale termoelettrica Edipower di Turbigo di potenza pari a circa 1750MW caratterizzata dalla presenza di ben 6 camini di altezza variabile tra i 90 e 155mt.



Ancora è rimasto non analizzato a sufficienza il problema dell' impatto di un velivolo con queste ciminiere poste sulla rotta di atterraggio verso la terza pista. Si rammenta che alcuni camini ( i più vecchi ) sono alti ben 155 m !

Se dovesse verificarsi tale evenienza alcuni rottami di sicuro ricadrebbero nell' area della Centrale con conseguente pericolo per la sicurezza dei lavoratori, ma la restante parte del velivolo danneggiata andrebbe sicuramente ad impattare su un centro abitato densamente popolato.

Nelle vicinanze della Centrale, a poche centinaia di metri in linea d' aria, sono siti un ospedale ( "Casa di Riposo S. Edoardo" ) ed una scuola primaria ( per l' anno scolastico 2011-2012 sono risultati frequentanti 377 alunni e 35 insegnanti ).

Si vuole rimarcare che è già successo che per un concatenarsi di cause legate ad avarie, incomprensioni con i controllori di volo, maltempo e/o windshear, si siano verificati incidenti aerei in fase di avvicinamento alla pista d'atterraggio.

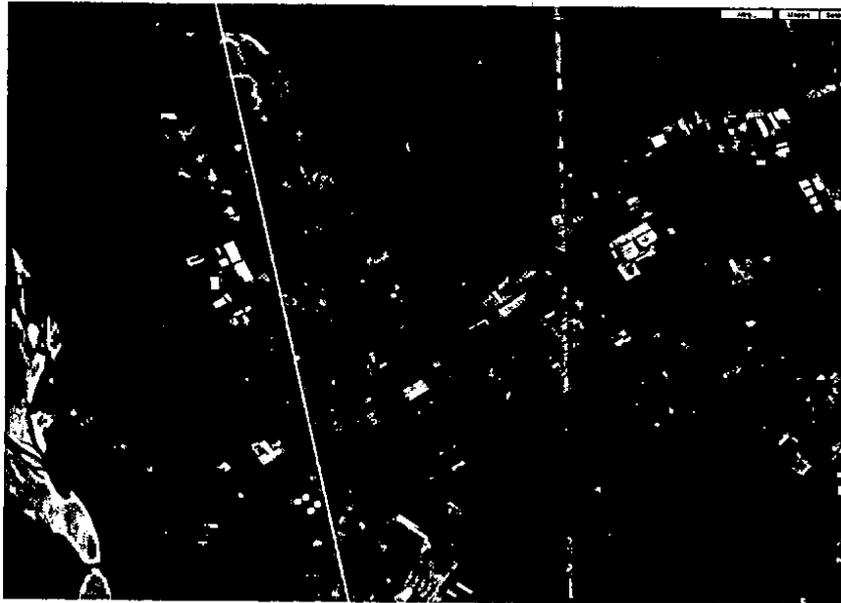
Molte sono state le perdite di vite umane fra i passeggeri del velivolo ma anche, purtroppo, tra i residenti il luogo dell' impatto.

E' importante allora far notare nuovamente che la **zona di Turbigo nelle vicinanze della Centrale Termoelettrica è densamente popolata**; e che quindi il sorvolo degli aeromobili in approccio alla terza pista necessariamente comporterà un sorvolo a bassa quota del centro abitato di Turbigo.



# COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano



Dispiace notare che, per il solo fatto che la Centrale di Turbigo oggi sia in fase di riconversione a metano e che quindi i serbatoi di olio combustibile presumibilmente in un futuro rimarranno vuoti, il rischio d'incidente venga declassato senza tenere conto della sicurezza degli abitanti del Paese di Turbigo ed in special modo delle sue vecchie e nuove generazioni ("Casa di Riposo S. Edoardo" e Scuola Primaria).

A conclusione della seguente disamina della Relazione Generale del Novembre 2012 si evince che poco è stato fatto per quanto meno cercare di chiarire alcuni aspetti già a suo tempo evidenziati riguardanti la **SICUREZZA** del sorvolo della Centrale Termoelettrica di Turbigo.

### **3) DANNO AMBIENTALE. BRUGHIERA MALPENSA E SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA**

#### **3.1 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



## COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

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

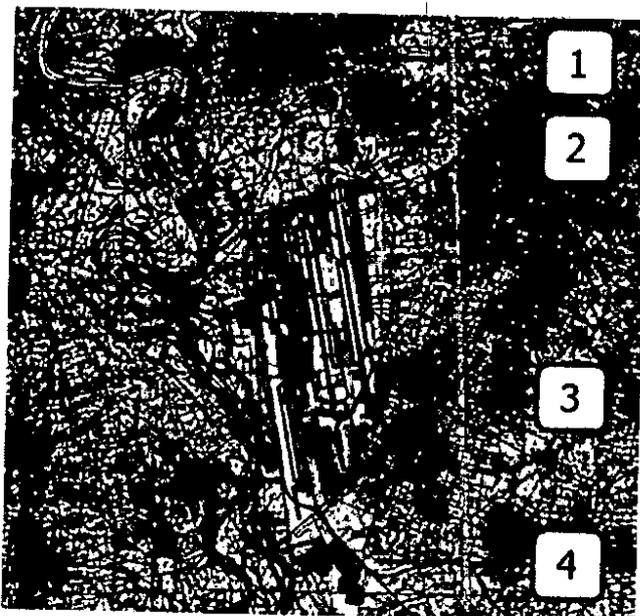


Figura 4-1 Aree di intervento per il ripristino della brughiera

Per prima cosa va evidenziato che SEA propone la ricostruzione della brughiera in aree attualmente già verdi, per cui nel bilancio finale ci sarà comunque 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.



## COMUNE DI TURBIGO

### Provincia di Milano

- 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.*



# COMUNE DI TURBIGO

## Provincia di Milano

### 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 formati 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 5000m<sup>2</sup>, ben lontani dai 133,4 ettari dell'attuale brughiera di Malpensa (1.334.000 m<sup>2</sup>).

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;”*



## COMUNE DI TURBIGO

*Provincia di Milano*

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).

### 3.2.) 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 dà 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



## COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

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.



## COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Per tutto quanto sopra espresso ed argomentato ed in particolare per:

- i difetti di metodo nella procedura, descritti alla lettera A) - punti 1 e 2, che privano il Comune dell'imprescindibile analisi di aspetti essenziali come la **SALUTE** (tramite studi mirati, quali ad esempio le indagini epidemiologiche) peculiari della procedura di VAS;
- la sottostima della gravità degli impatti sul territorio, descritti alla lettera B), dovuta ad una scorretta/fuorviante analisi dei dati reali, così come già conosciuti, quali ad esempio il presunto declassamento del rischio legato ai serbatoi della Centrale EDIPOWER e l'assoluta assenza di valutazione delle conseguenze sull'abitato in generale (manca uno studio sulla casistica degli incidenti avvenuti in fase di decollo ed atterraggio e delle relative conseguenze) e non solo sui recettori sensibili (scuole e casa di riposo);

punto 1) **RUMORE .RECETTORI SENSIBILI;**

punto 2) **SICUREZZA;**

punto 3) **DANNO AMBIENTALE. BRUGHIERA MALPENSA E SITI DI  
IMPORTANZA COMUNITARIA**

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

### SI CHIEDE

All' Illustrissima Autorità Competente di voler dichiarare, in primo luogo, l' **Improcedibilità della Procedura di Impatto Ambientale** avviata e, in subordine, che venga espresso un **Parere Ambientale Negativo** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Con osservanza



IL SINDACO  
Christian Garavaglia