



Città di Castano Primo
Provincia di Milano

Servizio Lavori Pubblici, Territorio e Ambiente

Protocollo n. [assegnato dal sistema]

MINISTERO DELL' AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LA
CRESCITA E LA QUALITÀ DELLO
SVILUPPO
DISIONE II – SISTEMI DI VALUTAZIONE
AMBIENTALE
VIA CRISTOFORO COLOMBO 44
00147 ROMA
CRESS@PEC.MINAMBIENTE.IT

**OGGETTO: VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26 DEL
D.LGS 152/06 E S.M.I. RELATIVA AL PROGETTO MASTERPLAN 2035
DELL' AEROPORTO DI MILANO MALPENSA**

In riferimento alla istanza per l'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 relativa al progetto "Aeroporto di Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035" acquisita agli atti di codesto ente con numero di protocollo 9739 del 03.07.2020;

si trasmette la deliberazione di Giunta Comunale n. 141 del 03.09.2020 con la quale si esprime parere contrario al progetto "Aeroporto di Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035" sulla base delle osservazioni sviluppate nell'allegato quale parte integrante della medesima deliberazione.

Cordiali saluti.



F.TO
Il Responsabile del Servizio LL.PP. Territorio e Ambiente
Arch. Debora Albertini

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

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

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

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____

Pignatiello Giuseppe

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

Comune di Castano Primo

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

PRESENTA

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

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

(Barrare la casella di interesse)

Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan aeroportuale 2035

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI


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

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

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

- Atmosfera
 Ambiente idrico

	<p style="text-align: center;">CITTA' DI CASTANO PRIMO <i>Provincia di Milano</i></p>	<p style="text-align: center;">ATTO DI GIUNTA 141</p>	<p style="text-align: center;">DATA 03/09/2020</p>
--	--	--	---

OGGETTO: PROGETTO AEROPORTO DI MILANO MALPENSA – MASTERPLAN AEROPORTUALE 2035

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

L'anno **2020**, addì **tre**, del mese di **Settembre** alle ore **12:15**, presso **Sala Giunta - Villa Rusconi**.
 Previa convocazione disposta ai sensi dell'art. 50 – 2° comma – del T.U. dell'ordinamento degli Enti Locali, si è riunita la Giunta Comunale.

Sono intervenuti i signori:

Cognome e Nome	Pr.	As.
PIGNATIELLO GIUSEPPE	X	
BONALLI CAROLA	X	
FUSETTI LUCA	X	
LODI MARIA LUISA	X	
LANDINI ALESSANDRO	X	
OSELLAME ANDREA	X	

Presenti: 6 Assenti: 0

Partecipa **il Segretario Comunale Dott. Lorenzo Olivieri**, il quale provvede della redazione del presente verbale.

Il Sindaco Giuseppe Pignatiello, invita a deliberare sulla proposta in oggetto indicata.

OGGETTO: PROGETTO AEROPORTO DI MILANO MALPENSA – MASTERPLAN AEROPORTUALE 2035

LA GIUNTA COMUNALE

Visto il protocollo 9739 del 03.07.2020 con il quale è stata recepita Istanza per Avvio del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 relativa al progetto "Aeroporto di Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035";

Visto il protocollo 9843 del 06.07.2020 con il quale il Comune di Turbigo coinvolge i Comuni limitrofi per un'azione congiunta in merito al progetto aeroportuale di Milano Malpensa;

Visto il protocollo 10399 del 16.07.2020 con il quale il Parco Lombardo della Valle del Ticino comunica l'impossibilità di esprimere un proprio parere entro i termini prescritti e che sarà in grado di predisporre la propria istruttoria entro il 30 settembre;

Preso atto che il progetto Masterplan 2035 ha come oggetto principale l'ampliamento delle aree cargo verso sud del sedime aeroportuale per un totale di 90 ha.

Considerato che i Comuni di Castano Primo, Nosate, Robecchetto con Induno, Turbigo e Vanzaghello hanno sviluppato osservazioni condivise univocamente e che sono allegate alla presente costituendo parte integrante della stessa.

Richiamati l'art. 3 comma 2 e l'art. 13 commi 1 e 2 del D.Lgs. 267/2000;

Acquisiti i pareri di regolarità tecnica e contabile espressi ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs 267/2000;

Con voti unanimi favorevoli, legalmente resi;

DELIBERA

1. dare atto che quanto riportato in premessa è parte integrante e sostanziale del presente dispositivo deliberativo;
2. di esprimere parere contrario alla previsione del Masterplan 2035 che prevede sostanzialmente l'ampliamento delle aree cargo verso sud del sedime aeroportuale per un totale di 90 ha;
3. di approvare e allegare le osservazioni predisposte, quali parte integranti della presente deliberazione, a supporto del parere contrario al Masterplan 2035;
4. di demandare ai Responsabili dei Servizi, nell'esercizio delle proprie competenze, l'attuazione di quanto programmato con il presente provvedimento;
5. di dare immediata esecuzione alla presente deliberazione, ai sensi dell'art.134 – 4° comma – del D.Lgs. n. 267/2000.

Proposta di Giunta N. 154 del 03/09/2020

ECOLOGIA

Oggetto: PROGETTO AEROPORTO DI MILANO MALPENSA – MASTERPLAN AEROPORTUALE 2035

Visto il protocollo 9739 del 03.07.2020 con il quale è stata recepita Istanza per Avvio del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 relativa al progetto “Aeroporto di Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035”;

Visto il protocollo 9843 del 06.07.2020 con il quale il Comune di Turbigo coinvolge i Comuni limitrofi per un'azione congiunta in merito al progetto aeroportuale di Milano Malpensa;

Visto il protocollo 10399 del 16.07.2020 con il quale il Parco Lombardo della Valle del Ticino comunica l'impossibilità di esprimere un proprio parere entro i termini prescritti e che sarà in grado di predisporre la propria istruttoria entro il 30 settembre;

Preso atto che il progetto Masterplan 2035 ha come oggetto principale l'ampliamento delle aree cargo verso sud del sedime aeroportuale per un totale di 90 ha.

Considerato che i Comuni di Castano Primo, Nosate, Robecchetto con Induno, Turbigo e Vanzaghello hanno sviluppato osservazioni condivise univocamente e che sono allegate alla presente costituendo parte integrante della stessa.

Richiamati l'art. 3 comma 2 e l'art. 13 commi 1 e 2 del D.Lgs. 267/2000;

Acquisiti i pareri di regolarità tecnica e contabile espressi ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs 267/2000;

PER QUANTO SOPRA ESPOSTO, SI PROPONE ALLA GIUNTA DI DELIBERARE QUANTO SEGUE:

1. dare atto che quanto riportato in premessa è parte integrante e sostanziale del presente dispositivo deliberativo;
2. di esprimere parere contrario alla previsione del Masterplan 2035 che prevede sostanzialmente l'ampliamento delle aree cargo verso sud del sedime aeroportuale per un totale di 90 ha;
3. di approvare e allegare le osservazioni predisposte, quali parte integranti della presente deliberazione, a supporto del parere contrario al Masterplan 2035;
4. di demandare ai Responsabili dei Servizi, nell'esercizio delle proprie competenze, l'attuazione di quanto programmato con il presente provvedimento;
5. di dare immediata esecuzione alla presente deliberazione, ai sensi dell'art.134 – 4° comma – del D.Lgs. n. 267/2000.

Letto, approvato e sottoscritto digitalmente:

IL SINDACO
Giuseppe Pignatiello

IL SEGRETARIO COMUNALE
Dott. Lorenzo Olivieri

OSSERVAZIONI MASTER PLAN 2035 DELL'AEROPORTO DI MALPENSA

COMUNE DI CASTANO PRIMO



COMUNE DI NOSATE



COMUNE DI ROBECCHETTO CON INDUNO



COMUNE DI TURBIGO



COMUNE DI VANZAGHELLO



VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26 DEL D.LGS 152/06 E S.M.I. RELATIVA AL MASTER PLAN 2035 DELL'AEROPORTO DI MILANO MALPENSA

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 in data 30 Giugno 2020 e pubblicato in data 07 Luglio 2020, si inviano le seguenti osservazioni relative a:

- 1. Ampliamento verso sud dell'area Cargo City.**
- 2. Evoluzione del traffico merci da 527.000 a 1.174.000 tonnellate/anno.**
- 3. Impatto sulle acque del Ticino, del Canale Industriale e del Naviglio Grande.**
- 4. Erroneo avvio della procedura di VIA. Necessità dell'avvio della procedura di VAS.**



1. AMPLIAMENTO VERSO SUD DELL'AREA CARGO CITY

PRESO ATTO che il Master Plan 2035 prevede per le aree cargo l'ampliamento verso sud del sedime aeroportuale per un totale di 90 ha.



Con riferimento al territorio interessato dall'ampliamento, dal punto di vista ambientale deve essere CONSIDERATO che:

1) Il Parco Ticino negli studi relativi alla “Proposta di riconoscimento SIC/ZPS Brughiere di Malpensa e di Lonate (aggiornamento Febbraio 2015)” riporta:

“L’habitat 4030 “LANDE SECCHIE EUROPEE” (European dry heaths) occupa due aree distinte all’interno del SIC/ZPS proposto, dislocate nelle porzioni nord-occidentale (lungo il lato sud dell’aeroporto di Malpensa) e sud-occidentale del territorio preso in esame per un totale di 133 ha. Entrambe sono distinte sia per estensione che per fisionomia e composizione floristica. Nella cosiddetta Brughiera di Malpensa, la componente basso-arbustiva è ben sviluppata, dominata da *Calluna vulgaris* e *Cytisus scoparius*, spesso accompagnate da *Molinia caerulea*. Nell’area più meridionale, conosciuta come Brughiera di Lonate, la componente basso-arbustiva (*Calluna vulgaris* e *Cytisus scoparius*) è molto più frammentaria.

Per quanto concerne l’avifauna, nell’area sono state rilevate 230 specie, delle quali 79 nidificanti, tra le quali Svasso piccolo, Moriglione e Moretta tabaccata, specie che hanno qui uno dei pochissimi siti italiani di nidificazione. Le specie di interesse comunitario sono 61. Si tratta di un valore di diversità specifica tra i più elevati in Lombardia che giustificano il riconoscimento del Sito non solo come SIC ma anche come ZPS, ai sensi della Direttiva Uccelli; malgrado la superficie relativamente limitata, tra gli oltre 200 siti Natura 2000 della Lombardia tale sito risulta infatti secondo, come numero di specie di interesse comunitario, solo al SIC e

ZPS “Lago di Mezzola e Pian di Spagna”. 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.

Le specie migratrici e/o svernanti inserite nell’allegato I della Direttiva Comunitaria Uccelli e non nidificanti nell’area sono 48, e comprendono due specie globalmente minacciate quali il Re di quaglie e il Gobbo rugginoso, entrambe classificate come SPEC 1 da BirdLife International (2004). L’area risulta, inoltre, essere la più importante a livello nazionale come luogo di sosta per l’Averla piccola.

Una presenza di eccezionale importanza è rappresentata da una popolazione relitta numerosa del lepidottero *Coenonympha oedippus*, considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione ed inclusa nell’allegato II e IV (SPECIE ANIMALI E VEGETALI DI INTERESSE COMUNITARIO CHE RICHIEDONO UNA PROTEZIONE RIGOROSA) della Direttiva Habitat. La specie è stata trovata in riproduzione in brughiera per almeno quattro anni consecutivi, fra il 2009 e il 2013, 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.”

2) Eupolis Lombardia nello Studio di area vasta Malpensa del Novembre 2013, commissionato da Regione Lombardia a seguito della procedura di Infrazione 2012/4096 in merito a situazioni di degrado di specie boschive di un’area del Comune di Somma Lombardo (VA) ascrivibile all’attività di decollo e atterraggio nel vicino aeroporto di Malpensa, conclude:

“Occorre evidenziare che le maggior parte delle aree con alta o molto alta vocazionalità per l’habitat della brughiera (86,7%) sono localizzate esternamente ai territori dei SIC attualmente istituiti. In altre parole, nell’attuale distribuzione dei SIC è ricompresa una scarsa potenzialità per l’habitat della brughiera.” (Rif. Mappe dello studio Eupolis Lombardia che evidenziano che le aree con molto alta vocazionalità per l’habitat della brughiera sono situate nelle Brughiere di Malpensa e Lonate).

“La proposta di istituire forme di tutela per le brughiere tra l’aeroporto di Malpensa e il confine meridionale della provincia di Varese (Comune di Lonate Pozzolo) appare come l’unica misura di conservazione possibile per impedire la scomparsa di un biotopo che da tempo ha attirato l’attenzione di ricercatori internazionali, e allontanare il rischio dell’estinzione locale delle brughiere pedemontane in Lombardia.”

“Le brughiere pedemontane lombarde dovrebbero avere una considerazione prioritaria nelle strategie di conservazione dell’habitat 4030 a livello dell’intero continente europeo”

“Di conseguenza, oltre naturalmente alla preservazione dei Siti Natura 2000 già istituiti nell’area vasta Malpensa (compreso il SIC Brughiera del Dosso, a persistente elevato valore

naturalistico), si evidenzia la necessità di garantire una particolare conservazione anche delle aree di brughiera ivi residue e attualmente non soggette a specifiche misure di tutela, evitando il rischio di estinzione di questo habitat in Lombardia.”

3) Fondazione Lombardia per l’Ambiente e Regione Lombardia nello studio “Aree prioritarie per la biodiversità nella Pianura Padana - Anno 2007” riportano quanto segue:

“Per l’attuazione del progetto si è provveduto alla costituzione di un team composto di una cinquantina tra i migliori esperti naturalisti lombardi di varia estrazione professionale, con competenze che spaziano dalla flora e vegetazione alle varie classi dei vertebrati, dagli invertebrati ai miceti, dalle briofite ai processi ecologici e alle cenosi acquatiche.”

In tale studio sono state analizzate le aree più importanti in Lombardia per i seguenti gruppi tematici: Flora e vegetazione, Briofite e licheni, Miceti, Invertebrati, Cenosi acquatiche e pesci, Anfibi e rettili, Uccelli, Mammiferi e Processi ecologici al fine di identificare le aree a maggior naturalità/biodiversità della pianura padana.

Le Brughiere di Lonate Pozzolo sono state identificate come Aree Importanti per 7 dei 9 gruppi tematici (8 escludendo le Cenosi acquatiche e pesci).

I boschi e le brughiere del “pianalto milanese e varesotto” (Rif. Area 02 nella lista delle aree prioritarie) sono stati inseriti fra le 35 Aree prioritarie per la biodiversità nella Pianura Padana lombarda con la seguente scheda di approfondimento:

“Area 02 - Boschi e brughiere del pianalto milanese e varesotto. Mosaico di aree boscate, brughiere e ambienti agricoli a cavallo tra le Province di Varese e Milano. Tra gli ambienti più significativi si segnalano boschi di latifoglie, misti e di conifere (*Pinus sylvestris*), brughiere a *Calluna vulgaris* e *Molinia arundinacea* con piccole zone umide temporanee, arbusteti, incolti e aree marginali.

La brughiera aperta di Lonate Pozzolo rappresenta il lembo meglio conservato dell’intera Lombardia per tale habitat e, inoltre, ospita una cospicua popolazione nidificante del Succiacapre (*Caprimulgus europaeus*), la popolazione più settentrionale di Lucertola campestre (*Podarcis sicula campestris*) e una delle poche stazioni di pianura del lepidottero *Hipparchia semele*.

L’avifauna nidificante comprende numerose specie focali legate agli ambienti boschivi, alle brughiere e agli agroecosistemi, tra le quali si segnalano *Accipiter nisus*, *Falco subbuteo*, *Picus viridis*, *Sitta europaea*, *Parus caeruleus*, *Parus cristatus*, *Parus palustris* e *Lanius collurio*. Per quanto concerne la teriofauna, l’Area prioritaria presenta alte densità di Coniglio selvatico, che a sua volta crea condizioni favorevoli a una ricca comunità di mammiferi e uccelli predatori, e ospita, tra gli altri, *Capreolus capreolus* (in fase di espansione), *Meles meles*, *Mustela putorius*, *Myoxus glis*, *Muscardinus avellanarius* e *Sciurus vulgaris*. Dal punto di vista floristico, risulta da confermare la presenza di *Euphrasia cisalpina*, endemismo insubrico occidentale, segnalata per la “brughiera di Gallarate”.

L'area ospita, oltre agli elementi focali:

- 5 specie della Lista Rossa IUCN;
- 7 specie inserite nell'Allegato I della Direttiva Uccelli;
- 8 specie inserite negli allegati II, IV e V della Direttiva Habitat;
- 1 habitat prioritario della Direttiva Habitat.”

4) La Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente nella Relazione Istruttoria relativa al vecchio Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa segnala il pericolo di una nuova procedura di infrazione in caso di distruzione della brughiera di Malpensa riportando testualmente: **“La distruzione della brughiera comporterebbe la scomparsa dell'habitat di specie animali in via di estinzione e ciò potrebbe comportare infrazione comunitaria con potenziali sanzioni da parte della Commissione Europea.”**

PRESO ATTO che il Master Plan 2035 e lo Studio di Impatto Ambientale riportano la seguente cartografia relativa alla distribuzione della Brughiera nell'area interessata dall'ampliamento, evidenziando il fatto che non saranno sottratte grandi aree di brughiera ben conservata (0,1 ha) ma solo aree di brughiera degradata (2,9 ha).



Descrizione tipologia vegetazionale/habitat	Superficie sottratta (ha)	Restituzione aree (ha)			Tipologia ripristino
		dentro recinzione	fuori recinzione	totale	
Robinetto e pruneto	15.6	11.7	44.2	55.9	miglioramento boschi
Vegetazione ecotonale di tipo arbustivo-arboreo (boscaglia)	8.4	9.8	9.6	19.4	rimboschimento
Brughiera ben conservata habitat 4030	0,1	1,0	5,8	6.8	miglioramento
Brughiera degradata habitat 4030	2,9	2,7	10,6	13.3	miglioramento
Ex brughiera Molinetto Ginestreto	12.1	7,5	15,5	23.0	parte rimboschimento e parte reintroduzione brughiera
Prato xerofilo con presenza di habitat 6210	0.15	-	0,6	0.6	miglioramento

PREMESSO che:

- le aree di brughiera degradata andrebbero recuperate con una corretta manutenzione e non cementificate semplicemente perché definite degradate;
- cementificare quest'area equivale a distruggere per sempre l'habitat di brughiera e i terreni idonei allo sviluppo della stessa;
- l'habitat della brughiera di Malpensa con l'assetto floristico, gli equilibri ecologici e le presenze faunistiche oggi presenti, è frutto di secoli, se non millenni, di interazioni fra processi naturali e attività antropiche tradizionali.

SI RICORDA che in considerazione della valenza ambientale dell'area a sud di Malpensa, supportata dagli studi scientifici riportati al P.to 1 Pag.3 delle presenti osservazioni, il Parco Ticino nel 2011 inviò a Regione Lombardia la proposta di istituzione del SIC/ZPS della Brughiera di Malpensa e Lonate, al fine di poter avviare un piano di gestione per la salvaguardia di questo importante habitat.

Il Parco Ticino, visti gli innumerevoli ritardi di Regione Lombardia nell'avviare la procedura di riconoscimento SIC/ZPS Brughiere di Malpensa e di Lonate sollecitò ufficialmente la Regione più volte. Furono allora organizzati degli incontri dedicati, ai quali parteciparono anche in nostri Comuni, con l'allora Assessore all'Ambiente Claudia Terzi che in conclusione, dopo aver coinvolto la Giunta Regionale, rispose che la Giunta non condivideva la proposta di istituzione del SIC/ZPS anche in considerazione degli interessi di natura economica e istituzionale, e dell'ipotesi che il riconoscimento SIC/ZPS potesse interferire con il piano nazionale aeroporti e la modifica degli assetti previsti per l'aeroporto di Malpensa.

Come conseguenza, il Parco Ticino, su mandato della Comunità del Parco, in data 26 Marzo 2015 (Prot n. 2015/cfr. n. assegn. PEC GPB/CP/VP), vista la necessità di porre in essere con urgenza le necessarie misure di conservazione per la tutela degli habitat presenti nel sito, con particolare riferimento all'habitat 4030, ai sensi dell'articolo 120 della Costituzione e dell'articolo 8, comma 4, della legge 131 del 2003, chiese al Governo e al Ministero dell'Ambiente l'attivazione dei poteri sostitutivi al fine di assicurare il riconoscimento di tale area come sito della Rete Natura 2000.

La lettera, allegata a queste osservazioni, ricostruisce dettagliatamente tutti i passaggi legati alla proposta di istituzione SIC/ZPS Brughiere di Malpensa.

Magenta, 26 marzo 2015

Prot. n. 2015/ cfr. n. assegn. PEC GPB/CP/VP

OGGETTO: Proposta di istituzione di nuovo Sito di Importanza Comunitaria e Zona di Protezione Speciale "Brughiere di Malpensa e di Lonate" all'interno del Parco Lombardo della Valle del Ticino, ai sensi delle Direttive Habitat e Uccelli.

Richiesta di intervento sostitutivo ai sensi dell'art. 120 della Costituzione Italiana e dell'art. 8 della Legge 5 giugno 2003, n. 131.

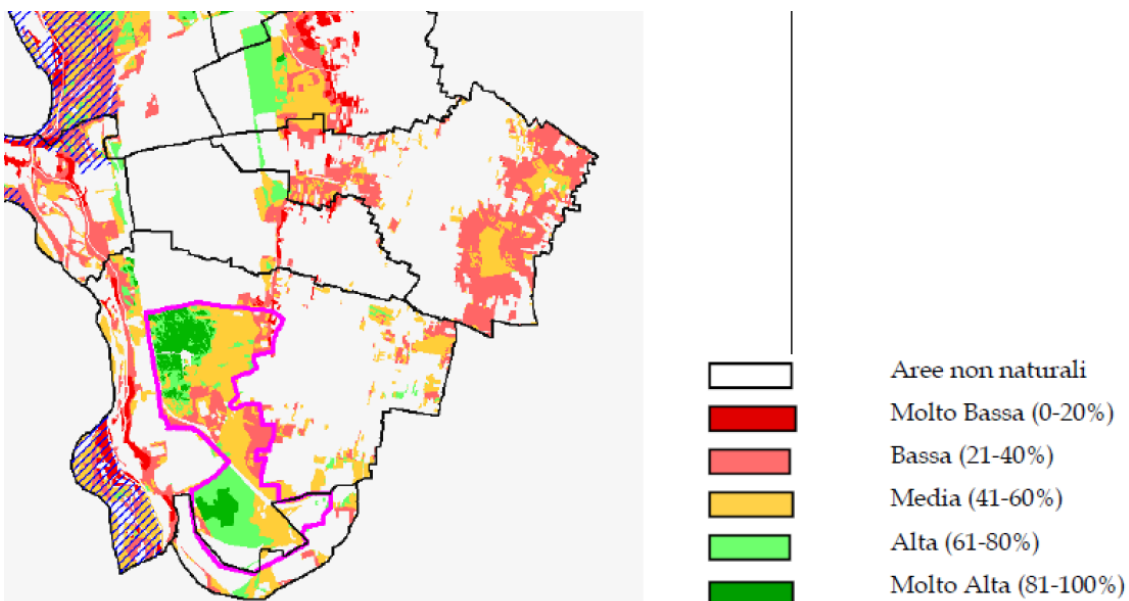
Per quanto sopra, è abbastanza chiaro che il degrado della brughiera descritto da SEA nello Studio di Impatto Ambientale è da imputarsi alla decisione regionale di non istituire il SIC/ZPS, scelta legata al futuro ampliamento dell'aeroporto.

In altre parole si decise di non proteggere la brughiera istituendo il SIC e il relativo piano di gestione, lasciandola degradare per poterla poi sacrificare senza creare grossi problemi all'ampliamento dell'aeroporto.

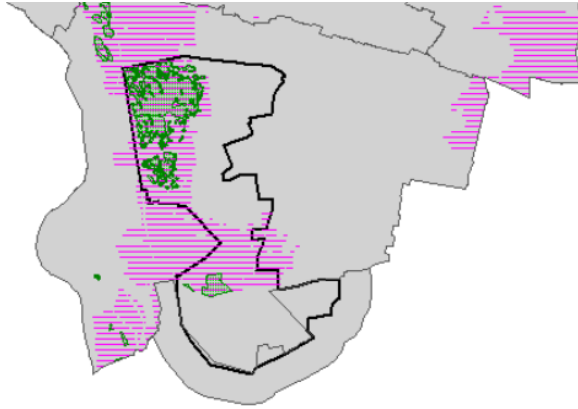
SI SEGNALE però che numerosi studi, primo fra tutti lo Studio Eupolis Lombardia (Rif. P.to 2 pag.4 delle presenti osservazioni) che nello Studio di area vasta Malpensa del Novembre 2013, commissionato da Regione Lombardia a seguito della procedura di Infrazione 2012/4096 in merito a situazioni di degrado di specie boschive di un'area del Comune di Somma Lombardo (VA) ascrivibile all'attività di decollo e atterraggio nel vicino aeroporto di Malpensa, RISPONDONO INFORMAZIONI E TRAGGONO CONCLUSIONI DIFFERENTI rispetto a quelle dello Studio di Impatto Ambientale di SEA.

Di seguito la mappa dell'idoneità ecologica delle aree a brughiera di Malpensa riportata dallo Studio Eupolis Lombardia.

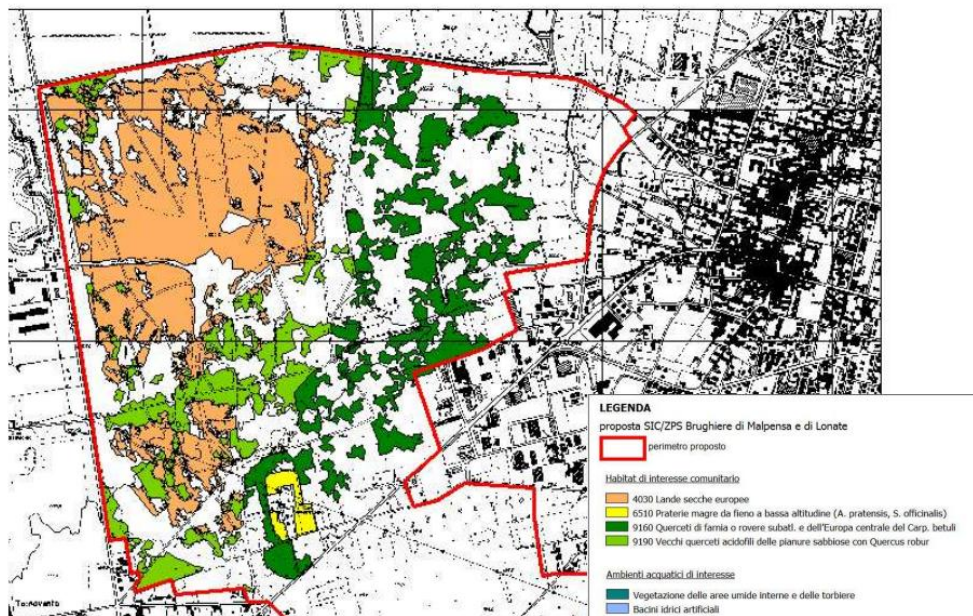
Come si può vedere l'area interessata dall'espansione della cargo city ha idoneità ecologica Molto Alta (81-100%).



Anche lo studio del Parco Ticino relativo alla “Proposta di riconoscimento SIC/ZPS Brughiere di Malpensa e di Lonate (aggiornamento Febbraio 2015)” evidenzia che la zona occupata da brughiera si estende fino al confine con l’attuale sedime e che la prevista area di espansione di cargo city occuperà oltre il 70% del totale della brughiera esistente.

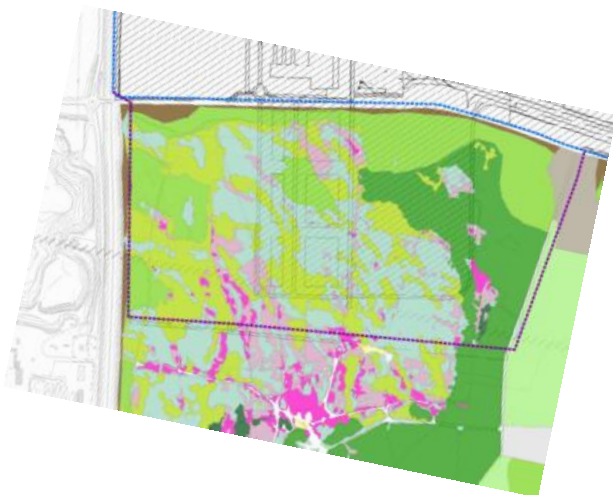


Confronto tra la superficie storicamente occupata dalla brughiera nel 1721 (in rosa) e quella attuale (in verde); la linea blu indica il confine del SIC “Brughiera del Dosso”, mentre quella nera il proposto SIC/ZPS.
(Fonte: Università degli Studi dell'Insubria)

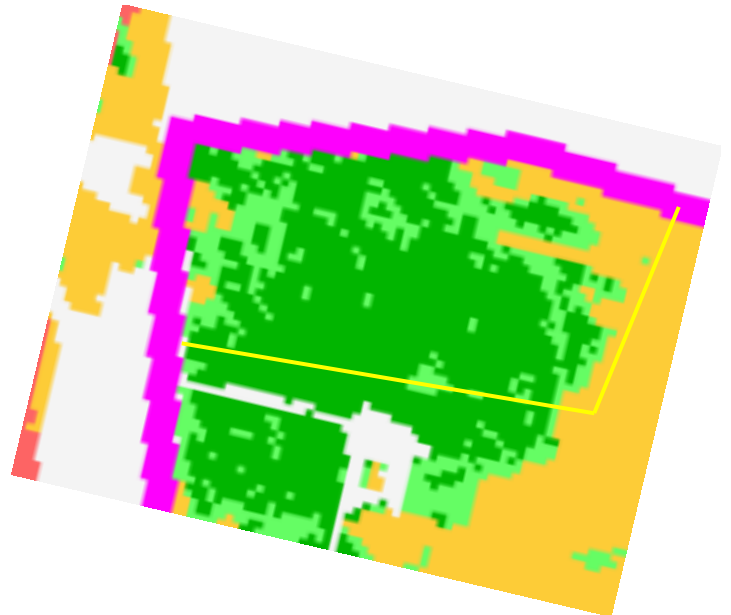


Proposta di riconoscimento SIC/ZPS Brughiere di Malpensa e di Lonate (aggiornamento Febbraio 2015) - Habitat 4030 Lande secche europee

Confrontando le aree di brughiera interessate dall'espansione della Cargo City si nota chiaramente che i dati riportati nello studio di impatto ambientale del Master Plan 2035 sono completamente diversi da quelli riportati negli altri studi ad oggi disponibili.



Dati Master Plan 2035



Studio di Area Vasta Malpensa
Eupolis Lombardia 2015

In base allo Studio di Area Vasta Malpensa di Eupolis Lombardia, redatto a seguito della procedura di infrazione 2012/4096, è possibile affermare che l'estensione delle aree cargo verso sud, così come proposto da SEA, comporterebbe la distruzione di più dell'70% delle aree a più alta idoneità ecologica della brughiera di Malpensa.

Inoltre l'area di brughiera identificata da SEA all'interno del futuro sedime aeroportuale sarebbe comunque separata rispetto agli ecosistemi naturali circostanti e inserita in un contesto antropizzato; difficilmente quindi potrebbe avere la valenza eco sistemica della brughiera attuale.

SI EVIDENZIA CHE: Il quadro faunistico alla base delle valutazioni effettuate nello Studio di Impatto Ambientale è estremamente carente e impreciso, peraltro non supportato da indagini di campo ed è in contrasto con gli studi effettuati negli anni del Parco Ticino (Rif. "Proposta di riconoscimento SIC/ZPS Brughiere di Malpensa e di Lonate - aggiornamento Febbraio 2015").

Emerge infatti l'assenza di ogni riferimento alla proposta di istituzione del SIC/ZPS "Brughiere di Malpensa e di Lonate", presentata in data 25 ottobre 2011.

Molte informazioni sullo stato di presenza delle specie faunistiche considerate (alcune specie non sono assolutamente trattate e anche per quelle considerate, in particolare uccelli, sono valutate solo un numero limitato di specie rispetto alle effettive presenti) sono inesatte e, conseguentemente, anche le conclusioni a cui lo studio arriva.

In tema di attendibilità dei dati, privi di misurazione diretta sulle popolazioni di specie, e di capacità nel formulare previsioni sulle incidenze rispetto alla *Coenonympha oedippus*, sono da evidenziare le argomentazioni del Parco Lombardo della Valle del Ticino, quando dichiara che *"l'habitat frequentato dalla cospicua popolazione di Malpensa è tutt'altro che marginale e rappresenta, in Italia, l'habitat caratteristico"* e che *"Coenonympha oedippus è considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione. La specie è stata trovata in riproduzione in brughiera per almeno quattro anni consecutivi, fra il 2009 e il 2013"*.

Per quanto sopra sono quindi discutibili anche le valutazioni effettuate in merito agli effetti della sottrazione dell'habitat sulle specie di interesse comunitario.

Infine non è stata svolta un'attenta analisi sull'eventuale esistenza di effetti congiunti e o cumulativi, associati alle infrastrutture esistenti ed all'ampliamento aeroportuale, nei confronti dell'habitat comunitario deteriorato e di ogni altra specie comunitaria in contatto catenale.

Sull'incidenza dei fumi di scarico e delle ricadute degli inquinanti rispetto ai singoli habitat comunitari non è stato considerato l'impatto degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), associati alla combustione del carburante.

Concludendo non sono stati sufficientemente approfonditi i seguenti aspetti:

- a) l'incidenza della distruzione degli habitat in termini di incremento della componente sinantropica della flora;
- b) l'entità degli effetti cumulativi, in termini di frammentazione ed antropizzazione, rispetto alla integrità dei siti Natura 2000;
- c) l'effetto della distruzione della brughiera e dei querceti rispetto alla integrità degli habitat dinamicamente collegati ed alle potenziali perturbazioni di specie e di habitat di specie.

SI RICORDA INFINE CHE la distruzione della Brughiera di Malpensa comportando sottrazione di habitat di interesse comunitario (inclusi negli elenchi di cui all'allegato I e II della Direttiva Habitat), sottrazione di habitat di specie animali di interesse comunitario (inclusi negli elenchi di cui all'allegato II e IV della Direttiva Habitat) e sottrazione di habitat di specie di uccelli di interesse comunitario (inclusi negli elenchi di cui all'allegato I della Direttiva Uccelli), provocherebbe un'ulteriore procedura di infrazione comunitaria con potenziali sanzioni da parte della Commissione Europea.

VISTA anche la delibera della Comunità del Parco Ticino n°13 del 16/9/2016, che chiedeva di verificare preliminarmente tutte le possibili diverse opzioni progettuali riutilizzando aree contigue al sedime aeroportuale, che già dispongono o di strutture o di caratteristiche idonee alle necessità evidenziate dalla proposta preliminare di nuovo Master Plan, senza occupare nuove preziose aree naturali, privilegiando quindi il recupero territoriale ed urbanistico di spazi rimasti residuali e non utilizzati.

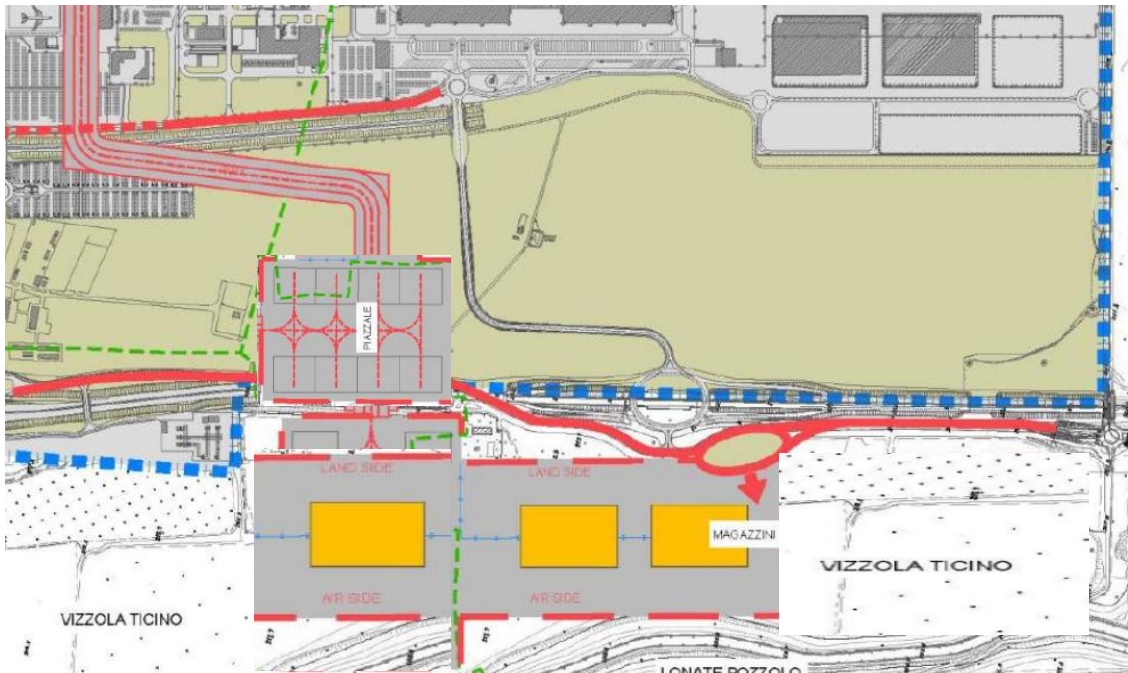
PRESO ATTO CHE la scelta di SEA è ricaduta sull'opzione 3 (Rif. Pag 25 del SIA - Sintesi non tecnica).

VA PERÒ SOTTOLINEATO che parecchie valutazioni degli indicatori ambientali risultano non corrette. L'esempio più evidente è "l'interferenza con aree ad elevata naturalità" dell'opzione 3, che distruggendo il territorio di brughiera, non può essere assolutamente "migliore", ma è indubbiamente da considerarsi "peggiore".

Indicatori ambientali		Ipotesi 1	Ipotesi 2	Ipotesi 3
1. Emissioni atmosferiche	L'indicatore viene calcolato in termini di emissioni di CO ₂ generate durante le operazioni a terra degli aeromobili			
2. Impatto acustico sui ricettori	L'indicatore considera le aree residenziali presenti nel raggio di 500 metri intorno al progetto, entro cui si prevedono i potenziali effetti generati dalle lavorazioni in relazione all'impatto acustico.			
3. Occupazione e consumo del suolo	L'indicatore è calcolato considerando le superfici complessivamente occupate dagli interventi e in generale indica l'estensione del nuovo sedime			
4. Impatto sull'antropizzazione e produzione di rifiuti	L'indicatore è stimato in termini di superfici oggetto di interventi di demolizione ed essendo parimenti edificate fornisce un riferimento per l'entità dei materiali che sarebbero generati in termini di materiale da smaltire			
5. Interferenza con aree ad elevata naturalità	L'indicatore è calcolato considerando le superfici naturali oggetto di trasformazione per la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali			



Una soluzione da non sottovalutare sarebbe stata l'ipotesi 2 riportata dal master plan (Rif. Pag 24 del SIA - Sintesi non tecnica), utilizzando i capannoni già esistenti a ovest della 336 ma costruendo l'area di parcheggio aerei a est della 336 muovendo, sopra l'esistente galleria della 336, solo le merci scaricate dagli aerei. L'utilizzo di capannoni esistenti (ipotesi 2) eviterebbe il consumo di 90 ha di suolo previsto dall'ipotesi 3.



Questo scenario cambierebbe notevolmente le valutazioni risultanti dall'analisi degli indicatori ambientali e tecnici alla base della scelta fra le tre opzioni per la cargo city (Rif. Pag 25 del SIA - Sintesi non tecnica).

2. EVOLUZIONE DEL TRAFFICO MERCI DA 527.000 TON./ANNO (2019) A 1.174.000 TON./ANNO (2035)

PRESO ATTO che il Master Plan prevede un raddoppio delle merci trasportate da qui al 2035 come riportato nella seguente tabella.

Metodo ICAO	Tendenziale	Econometrico	MEDIA	
Anno	<i>Merci (tonn)</i>	<i>Merci (tonn)</i>	<i>Merci (tonn)</i>	
2018	558.218	576.539	558.218	
2019	527.540	610.331	527.540	CAGR 19-25 6,7%
2020	557.385	642.452	616.222	
2021	588.277	675.060	648.222	
2022	620.268	708.166	681.023	
2023	653.405	741.778	712.981	
2024	687.738	772.558	745.742	
2025	723.321	803.745	779.333	
2026	760.203	835.345	813.785	CAGR 26-30 4,2%
2027	798.440	867.367	849.128	
2028	838.087	899.815	885.393	
2029	879.199	932.699	922.612	
2030	921.835	966.025	960.818	
2031	966.056	999.801	1.000.407	CAGR 31-35 4,1%
2032	1.011.922	1.034.758	1.041.429	
2033	1.059.497	1.070.937	1.083.939	
2034	1.108.848	1.108.381	1.127.991	
2035	1.160.042	1.147.135	1.173.642	
CAGR 18-35	4,4%	4,0%	4,5%	

SI EVIDENZIA la grande preoccupazione delle nostre Amministrazioni e di tutti i Cittadini, relativa al prospettato raddoppio dei voli cargo, in particolar modo di quelli notturni in quanto la quasi totalità dei voli notturni decollano in direzione sud sorvolando i nostri Comuni.

Di seguito, a titolo di esempio, per il Comune di Turbigo si riportano i più recenti dati relativi alla campagna di rilevamento rumore prodotto dal sorvolo diurno e notturno di aeromobili sul territorio comunale. Tale indagine è stata condotta da Arpa Lombardia, su richiesta del Comune di Turbigo, ed ha interessato il periodo di tempo compreso tra Aprile e Ottobre 2018, esattamente un anno prima del trasferimento temporaneo dei voli da Linate (“Bridge”).

L’ acquisizione di questi dati è stata resa possibile tramite centralina rilevamento rumore installata presso la Scuola Primaria sita in Via Plati 15, Turbigo. Pregasi notare che questi valori fanno riferimento all’inquinamento acustico rilevato e subito da un sito avente la qualifica di ricettore sensibile (Scuola Statale Primaria).

Tale luogo era già stato individuato dalla Commissione comunale preposta nel 2017 e oggetto di una breve campagna di rilevamento rumore, da parte di ARPA (Luglio- Agosto). Già allora la centralina aveva fornito dei dati che facevano ritenere plausibile il superamento del valore limite di 60 dBA riferito al rumore Lva (Livello di valutazione aeroportuale) che determinava automaticamente l’inserimento del Comune nel Piano di Zonizzazione Acustica dell’ Aeroporto di Malpensa (a tutt’ oggi non definito) e membro effettivo della Commissione Aeroportuale.

I dati raccolti, pertanto, qui sotto riassunti, illustrano come le misurazioni effettuate nelle tre settimane di maggior traffico riferite ai 3 quadrimestri dell’ anno 2018, siano valori puntuali molto prossimi o superiori ai 60 dBA

SCUOLA MATERNA - VIA PLATI					
Data	LVAj (dBA)	Data	LVAj (dBA)	Data	LVAj (dBA)
13/05/2018	62,1	01/09/2018	62,9	01/10/2018	60,8
14/05/2018	61,2	02/09/2018	58,8	02/10/2018	60,9
19/05/2018	59,8	03/09/2018	58,7	03/10/2018	60,2
22/05/2018	60,4	04/09/2018	58,5	04/10/2018	58,5
23/05/2018	61,5	05/09/2018	55,3	05/10/2018	62,0
24/05/2018	61,0	06/09/2018	56,3	06/10/2018	60,5
25/05/2018	59,8	07/09/2018	57,2	07/10/2018	61,3
Lva settimanale	60,9	Lva settimanale	58,9	Lva settimanale	60,7
Arrotond. (0,5 dB(A))	61	Arrotond. (0,5 dB(A))	59,0	Arrotond. (0,5 dB(A))	60,5

Tabella 2: Valori di LVAj (giornalieri) e media settimanale per i giorni considerati

Sulla base dei livelli di LVAj dei 21 giorni individuati è stato calcolato il livello di **LVA** per l’anno 2018 pari a **60,2 dB(A)**.

Risulta quindi evidente che l’impatto acustico dei voli sulla zona a sud dell’aeroporto, che coinvolge parte del territorio del comune di Turbigo, è caratterizzato da livelli di rumore tali da determinare un LVA superiore a 60 dB(A), pertanto fuori norma, e che quindi determini l’inserimento del Comune nel piano di zonizzazione acustica.

A tal proposito cogliamo anche l'occasione per evidenziare che a Malpensa non sono attualmente rispettati gli obblighi imposti dal decreto d'Alema Allegato A, che autorizzò i trasferimenti dei voli da Linate a Malpensa a certe condizioni, fra le quali l'eliminazione dei voli notturni dalle 23.00 alle 6.00.

A chiarimento della problematica il Ministero dell'Ambiente, in data 19/01/2011, scrisse all'ANCAI (Ass. Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani) quanto segue:

“Ai sensi dell'art. 1 del DPR 9 novembre 1999, n. 476, possono essere autorizzati, con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentite le regioni e gli enti locali territorialmente competenti, per i singoli aeroporti, voli notturni diversi da quelli di Stato, sanitari e di emergenza, ove venga accertato, dagli organi di controllo competenti, il mancato superamento della zona di rispetto A dell'intorno aeroportuale del valore di 60 dB(A) L_{van}.”

Conseguentemente ANCAI comunicò ai Comuni :

“Vi inviamo in allegato la comunicazione del min. dell'Ambiente all'ANCAI nella quale, come già ampiamente dibattuto nel Convegno Ancai del 11 settembre 2010 a Cinisi, si pone fine ad ogni ambiguità sulla piena validità dei Decreti Presidenziali:” DPR n° 496 del 11/12/97 e DPR n° 476 del 9/11/99 sulla regolamentazione dei voli notturni e la chiusura degli aeroporti ai voli dalle 23.00 alle 06.00.

Dalla lettera di Ancai si evidenzia che:
















- 1. Voli notturni possono essere autorizzati solo da apposito decreto del mln. dell'Ambiente di concerto con il Min. delle Infrastrutture, sentiti Regione ed Enti Locali territorialmente competenti.*
- 2. Il gestore aeroportuale deve controllare che tali voli non superino il valore di 60 dBA di Livello di valutazione del rumore aeroportuale notturno (L_{van}) nella zona 4 di rispetto aeroportuale.*

Quindi vige il divieto ai voli notturni dalle 23.00 alle 06.00. fin quando non venga accertato il non superamento nella zona A dei 60 dBA di L_{van} (il valore notturno è inferiore all'equivalente diurno) e il Min. dell'Ambiente emani un decreto che autorizzi il volo notturno.”

CONSIDERATO che:

-I nostri Comuni, quali Ente locali territorialmente competenti, non sono stati coinvolti dai Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture e Trasporti al fine di rilasciare autorizzazioni ai voli notturni.

-Dall'elenco arrivi e partenze pubblicato sul sito SEA <http://www.milanomalpensacargo.eu/> si evidenzia che i voli notturni sono quasi esclusivamente cargo e che gli orari di decollo sono già programmati in fascia notturna e non sono dovuti a ritardi imprevisti.

Milano 		CARGO CITY VOLI OPERATORI SVILUPPI E NUOVI PROGETTI NEWS E STATISTICHE					CONTATTI FAQ SMARTCITY
C8 00031		LUSSEMBURGO	2020 05:00	PARTITO		SOLO CARGO	
QR 08112		DOHA	21-07- 2020 00:35	PARTITO		SOLO CARGO	
QY 00322		BARCELONA	21-07- 2020 01:00	PARTITO		SOLO CARGO	
QY 07933		LIPSIA	21-07- 2020 02:35	PARTITO		SOLO CARGO	
TK 06419		ISTANBUL	21-07- 2020 02:40	PARTITO		SOLO CARGO	
QY 07331		PARIGI CHARLES DE GAULLE	21-07- 2020 02:50	PARTITO		SOLO CARGO	
MB 00224		ISTANBUL	21-07- 2020 04:35	PARTITO		SOLO CARGO	

- Quasi tutti gli atterraggi e i decolli notturni, sorvolano i Comuni a sud dell'aeroporto e fino ad oggi nessun Ente preposto ha regolarmente verificato che il livello di 60dbA (notturno) non sia stato superato.

- In base a quanto sopra e a quanto affermato dal Ministero in data 19/01/2011, sono pertanto da ritenersi come non autorizzati tutti i voli notturni che regolarmente sorvolano i nostri Comuni togliendo il sonno a migliaia di Cittadini.

RICORDATO anche che:

- Lo studio, finanziato dall'Unione Europea, identificato dalla sigla HYENA (Hypertension and Exposure to Noise near Airports - Ipertensione ed esposizione ai rumori in prossimità degli aeroporti) ha dimostrato che l'inquinamento acustico durante le ore notturne, espone le persone ad un rischio maggiore di ipertensione.

- Gli stessi risultati sono stati recentemente confermati anche dallo studio dell'Università di Cracovia (Polonia) presentato all'ESC (European Society of Cardiology) 2016 a Roma, che ha dimostrato che l'esposizione a lungo termine al rumore del traffico aereo è associata a valori pressori elevati e prevalenza di ipertensione arteriosa insieme ad una incidenza maggiore di danni all'organo cardiaco.

- Il Tribunale Amministrativo federale di Lipsia, a seguito di un procedimento avviato su richiesta dei residenti attorno all'aeroporto, nel 2012 ha sentenziato il divieto di effettuare voli notturni (dalle 23:00 alle 5:00) sull'aeroporto di Francoforte. Questo dimostra come il rispetto e la tutela della qualità della vita dei cittadini abbiano prevalso su altre logiche, seppur molto importanti.

Pur non volendo con questo porre ostacoli all'economia e al lavoro, soprattutto in un momento di forte crisi come è quello che stiamo vivendo, riteniamo però che sia inutile parlare della compatibilità di una struttura aeroportuale con quanto attorno a essa vive se si dimenticano in partenza alcuni diritti inviolabili delle persone.

Tra questi, quello del sonno, del riposo notturno dovuto a una popolazione.

Per quanto sopra si rinnova l'invito a far rispettare, ora e in futuro, l'esistente divieto di voli notturni in un aeroporto, quale è quello di Malpensa, costruito e ampliato all'interno di un'area storicamente fortemente urbanizzata.

Considerate le condizioni del nostro territorio, già critiche a causa dei voli notturni che regolarmente stanno togliendo il sonno a migliaia di Cittadini, si ritiene il raddoppio del traffico merci non sopportabile dalle popolazioni dei Comuni a sud dell'aeroporto.

3. IMPATTO SULLE ACQUE DEL TICINO, DEL CANALE INDUSTRIALE E DEL NAVIGLIO GRANDE

SEA, nel proprio Studio di Impatto ambientale, afferma che l'infrastruttura aeroportuale si appoggerà alla locale rete fognaria, dotata di idoneo depuratore già esistente.

Si fa presente che attualmente l'aeroporto di Malpensa si appoggia al depuratore di Sant'Antonino per quanto riguarda il trattamento delle acque reflue. Questo impianto è posizionato sul territorio del Comune di Lonate Pozzolo (VA) ed ha il suo scarico nelle acque del Canale Industriale, a cavallo tra il territorio del Comune di Nosate (MI) e il Comune di Lonate Pozzolo (VA). Le stesse acque del Canale Industriale, dopo pochi chilometri, danno origine al Naviglio Grande che poi scorre fino a Milano. Bisogna poi tener presente che, in caso di portata eccessiva nell'impianto di depurazione di Sant'Antonino o di blocco dello stesso, le acque reflue bypassano la fase di trattamento e depurazione e vengono convogliate tali e quali nel Fiume Ticino.

Il depuratore di Sant'Antonino ha una potenzialità di 450.000 abitanti equivalenti, servendo ben 27 comuni, tra cui Gallarate, Busto Arsizio e lo stesso scalo di Malpensa. Purtroppo, anche in virtù del fatto che la struttura è entrata in funzione nel 1984 e quindi ben prima dello sviluppo di Malpensa, le analisi effettuate da ARPA sulle acque depurate testimoniano numerose criticità.

A titolo di esempio, si fa presente che nei mesi di Gennaio e Maggio 2020 sono stati condotti dei prelievi dallo scarico del depuratore (nel mese di gennaio lo scarico era nel torrente Marinone, un ramo del fiume Ticino) e le successive analisi condotte da ARPA hanno dimostrato il superamento dei limiti previsti per i parametri BOD₅, COD, SST. Inoltre, nel mese di Gennaio, si era verificata la non conformità ai limiti previsti dall'autorizzazione allo scarico per il parametro Escherichia Coli.

ARPA ha così constatato che "nel corso del presente anno è ritornato ad evidenziarsi un netto peggioramento delle acque scaricate".

Si sottolinea che le criticità riscontrate al depuratore di Sant'Antonino si sono manifestate anche durante il periodo di lockdown conseguente all'emergenza COVID-19, periodo in cui il carico antropico era molto inferiore alle nominali condizioni operative dell'impianto di depurazione di Sant'Antonino.

A fronte di ciò, è innegabile che un potenziamento di Malpensa andrà a caricare maggiormente il depuratore di Sant'Antonino e a peggiorare ulteriormente la qualità delle acque in uscita dallo stesso.

Si fa anche presente nel marzo 2019, a specifica domanda pervenuta dal Comune di Turbigo in cui si domandava se si fosse “tenuto in considerazione nelle opere di miglioramento dell’impianto di depurazione lo sviluppo attuale e futuro dell’aeroporto di Malpensa”, Prealpi Servizi, l’ente gestore dell’impianto di Sant’Antonino, ha risposto che “non ha titolo per poter rispondere a tale quesito”.

Ebbene a tale proposito ci preme evidenziare che detto depuratore in passato, è stato posto sotto sequestro per ordine del Tribunale di Busto Arsizio, in quanto gli scarichi superavano i limiti tabellari previsti dalla normativa in materia di tutela degli inquinanti da scarichi idrici.

E’ del tutto evidente che un simile impianto, progettato per servire un carico antropico addirittura antecedente il progetto della Grande Malpensa 2000, non possa essere tecnicamente in grado di sopportare un ulteriore carico.

Si fa presente che uno degli scarichi del depuratore è posto sul Canale Industriale, lungo la pista ciclabile del Parco Ticino, ciclabile importantissima in quanto, costeggiando il Naviglio Grande, il Canale Industriale ed il fiume Ticino, mette in comunicazione la città di Milano con il Lago Maggiore.

Quanto descritto è molto preoccupante. È di fondamentale importanza valutare gli impatti che tutto ciò ha sulla salute pubblica: le acque in transito nel Canale Industriale e nel Naviglio Grande alimentano il reticolo idrico minore e con esso una fitta rete di canali irrigui che alimentano i campi coltivati di tutta la zona.

Altri aspetti che meritano di essere presi in esame sono legati agli effetti che un comparto idrico deteriorato possono avere sulla fauna locale e che spesso si abbeverano da essi, come testimoniato dal fatto che non di rado sono stati ritrovati caprioli ed altri animali nei canali.

Ancora, lungo i Canali è consentita la pesca e, anche se la balneazione è vietata, è molto praticata nei mesi estivi.

La qualità delle acque, che saltuariamente risultano anche maleodoranti, cagiona un danno alla qualità ambientale con ripercussioni sull’attrattività degli investimenti.

Non bisogna dimenticare che i comuni che si affacciano lungo l’asta del Naviglio Grande stanno facendo importanti sforzi per la valorizzazione delle alzaie e “dell’ambiente Naviglio” in generale. Tali investimenti vengono vanificati dal degrado del comparto idrico, cagionando gravi danni d’immagine ed economici alle amministrazioni stesse (è difficile immaginare che dei turisti si imbarchino su un battello per navigare su di un canale torbido e schiumoso). Ad esempio Turbigo dovrebbe svolgere un importante ruolo di snodo della navigabilità Locarno-Milano la cui possibilità si è resa disponibile per finanziamenti dell’Unione Europea.

4. ERRONEO AVVIO DELLA PROCEDURA DI VIA. NECESSITÀ DELL'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 d'Area Malpensa, come dovrebbe essere ai sensi della L.R. 12/2005, ma come un "atto pianificatorio e programmatico in se" relativo allo sviluppo dell'aeroporto, con la previsione di una Cargo City, di una Airport City (hotel e terziario) e della modifica della viabilità comunale.

Dalla semplice lettura della "Relazione Generale", si capisce che il nuovo "Master Plan Aeroportuale" pretende di dare una valenza di piano urbanistico, in particolare sostitutivo al Piano Regolatore Generale dell'aeroporto di Malpensa redatto nel 1985 approvato con D.M. 13.02.1987.

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 se, la localizzazione di un'opera da assoggettarsi a VIA, deve essere obbligatoriamente e preventivamente sottoposto a VAS, ai sensi della Direttiva comunitaria in materia ed ai sensi del d.lgs. n. 152/2006.

Si chiede dunque che venga arrestato il procedimento in corso e venga eventualmente riavviata la procedura di VAS da parte delle autorità competenti in materia.

In conclusione:

1. Ampliamento verso sud dell'area Cargo City.

A differenza di quanto riportato dallo Studio di Impatto Ambientale, l'ampliamento dell'area cargo verso sud comprometterebbe irrimediabilmente l'integrità del territorio del Parco sacrificando la parte più importante di brughiera lombarda e comportando grave rischio di estinzione di questo habitat in Lombardia.

Le opere in previsione avranno un'incidenza negativa su habitat e specie di interesse comunitario e sugli elementi eco sistemici appartenenti alla rete ecologica locale, e indirettamente funzionali al mantenimento dell'integrità dei siti Natura 2000.

La distruzione della Brughiera di Malpensa porterebbe a un'inevitabile procedura di infrazione comunitaria con potenziali sanzioni da parte della Commissione Europea.

Lo studio di incidenza non tiene conto della formale proposta di istituzione del SIC/ZPS "Brughiera di Malpensa e di Lonate", presentato da Parco de 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.

2. Evoluzione del traffico merci da 527.000 a 1.174.000 tonnellate/anno.

Si ritiene che SEA nello Studio di Impatto Ambientale non abbia valutato correttamente l'impatto del rumore notturno a seguito del raddoppio della quantità di merci trasportate sulla salute dei cittadini delle aree abitate a sud dell'aeroporto dei Comuni di Nosate, Turbigo, Robecchetto con Induno e Castano Primo. Considerate le condizioni del nostro territorio, già critiche a causa dei voli notturni che regolarmente stanno togliendo il sonno a migliaia di Cittadini, si ritiene il raddoppio del traffico merci non sopportabile dalle popolazioni dei Comuni a sud dell'aeroporto.

3. Impatto sulle acque del Ticino, del Canale Industriale e del Naviglio Grande

Si ritiene che SEA nello Studio di Impatto Ambientale non abbia valutato correttamente l'impatto del potenziamento di Malpensa sulle acque da depurare che saranno conferite al depuratore di Sant'Antonino. Questo impianto, progettato per servire un carico antropico addirittura antecedente il progetto della Grande Malpensa 2000, non è tecnicamente in grado di supportare un ulteriore carico, per cui ci sarà un ulteriore peggioramento della qualità delle acque in uscita dal depuratore e in ingresso nel Canale Industriale, nel Naviglio Grande e nel Ticino.

4. Erroneo avvio della procedura di VIA. Necessità dell'avvio della procedura di VAS.

Si ritiene che il "Master Plan", per la sua natura e per le ampie ricadute territoriali ben più vaste rispetto allo stretto sedime aeroportuale, avrebbe dovuto essere assoggettato a Valutazione Ambientale Strategica.

Per i suddetti motivi, 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.