

**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.

La Sottoscritta Barbara Meggetto

in qualità di legale rappresentante della Associazione

LEGAMBIENTE LOMBARDIA APS

**PRESENTA**

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

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

**AEROPORTO DI MILANO MALPENSA – MASTERPLAN 2035**

Progetto in procedura di V.I.A. Codice procedura (ID\_VIP/ID\_MATTM)

5359

**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: Conclusioni

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

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



**LEGAMBIENTE**



## **ASPETTI DI CARATTERE GENERALE**

Prima di entrare nell'argomento dell'attuale Masterplan di Malpensa 2035, Legambiente e Lipu vogliono richiamare le Osservazioni a suo tempo presentate da Associazioni, Comitati e dagli stessi Comuni durante le procedure VIA degli anni 1999 e 2011-2012, oggi di drammatica attualità in quanto l'odierno Masterplan non cancella le passate progettualità. Infatti nel Masterplan 2035 la terza pista rimane al suo posto, non descritta ma indicata come pista a disposizione per future progettualità. Altrettanto dicasi per l'area commerciale che in passato occupava l'intera zona del Gaggio ed ora, per necessità procedurali, si estende oltre il sedime per soli 85 ettari.

Venendo al presente e avendo come base di riferimento la Sintesi non tecnica, Legambiente e Lipu esprimono numerose contrarietà afferenti agli ASPETTI GENERALI, di seguito esposte.

### ***NON SI RIPARTE CON LO STESSO MODELLO PRE-COVID***

Il SIA parla brevemente di Covid-19, in modo parziale e opportunistico. Per contro, da più parti (governi, media, organismi sanitari, ecc.), è stato ampiamente sottolineato che il Covid-19 ha posto vitali questioni all'umanità intera data la sua rapida diffusione nel mondo e la probabilità che una nuova pandemia, senza cure né vaccini, si propaghi velocemente in un prossimo futuro.

Come è noto, il principale diffusore mondiale di tali trasmissioni è il trasporto aereo. Ma come ne parla il SIA? Solo come uno svantaggio da superare, prevedendo per tale obiettivo solo tre anni di ritardo sulla tabella di marcia, quindi puntando nuovamente alla crescita illimitata del trasporto aereo.

Stupisce che il SIA parli della pandemia ancora in corso come se fosse conclusa. Le previsioni per il trasporto aereo relative al 2020 parlano di un crollo intorno al 60% dei volumi di traffico. Le difficoltà di molte compagnie aeree sono evidenti, ed è altrettanto evidente che in futuro costi e procedure comporteranno profonde limitazioni alla domanda. Come è pensabile disegnare uno sviluppo sostenibile, anche sotto il profilo economico, senza una profonda revisione delle prospettive di crescita del settore?

### ***MODELLO GIA' SUPERATO PRIMA DELLA PANDEMIA***

Le emissioni climalteranti da trasporto aereo erano state già da tempo denunciate, tuttavia soluzioni reali non erano mai state adottate, salvo la produzione di qualche aereo o carburante effettivamente migliorativi, oggetto di propaganda come se si trattasse di una panacea universale. A tal proposito si segnala che SEA non ha mai fornito dati sui reali miglioramenti delle flotte aeree che frequentano l'aeroporto.

Il discutibile acquisto di crediti compensativi per ridurre la CO2 da parte di compagnie aeree ben esprime l'assenza di responsabilità delle compagnie stesse nei confronti del

cambiamento climatico. Il più delle volte siamo di fronte ad un'operazione di "greenwashing".

Può essere indicativo ricordare che ISDE (Associazione Medici per l'Ambiente), in occasione della Cop 25, aveva inviato alle Autorità un'accorata lettera affinché si iniziasse a considerare la necessità di ridurre il numero dei voli e che oramai fosse tempo di decisioni concrete e vincolanti per tutti i paesi partecipanti.

### **LA MISURAZIONE DELLA CO2 E' VARIABILE**

A commento dell'opinione espressa nel SIA, segnaliamo che ogni comparto produttivo (allevamento bestiame, motori, ecc.) che emette gas serra presenta dati favorevoli alla propria attività con ampia variabilità. Pertanto si rimane perplessi che uno Studio di Impatto Ambientale ne parli in modo tanto auto-giustificativo. L'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA), nel 2019, offre il seguente dato: la CO2 prodotta dagli aerei e rilasciata in Europa è del 3,6% del totale.

Se consideriamo la previsione fornita dal SIA centrata sul continuo aumento dei movimenti aerei, mentre altri settori debbono ridurre le emissioni, rapportandoci al 2035 ci accorgiamo che tale proporzione è insostenibile.

### **L'EVIDENZA CLIMATICA LOCALE E MONDIALE VIENE DI GRAN LUNGA SOTTOVALUTATA DAL SIA**

In provincia di Varese il 2019 è stato l'anno più caldo: è quanto dichiarato del Centro Geofisico Prealpino della Provincia di Varese, riportato sulla Sintesi Meteorologica a firma di Paolo Valisa.

Ecco in breve il report del cambiamento climatico mondiale riportato nella stessa Sintesi:

*La temperatura media del 2019 (di tutto il pianeta, compresa la superficie del mare) è stata di 14,8°C, quindi 0,8° C al di sopra della media delle temperature del trentennio di riferimento 1961 1990 e di 1,1° C al di sopra della temperatura dell'era pre-industriale (1850 1899) e si avvicina sempre più al limite di 1,5° C definito dal protocollo di Parigi come limite che permette di evitare conseguenze irreparabili per moltissimi ecosistemi.*

**A fronte del progettato aumento del sedime, della crescita del numero dei voli, della forte cementificazione nel Parco Ticino, sebbene all'interno del sedime stesso, lo Studio di Impatto Ambientale propone esclusivamente tesi a giustificazione del progetto di Masterplan di Malpensa. La rinuncia a confrontarsi con scenari alternativi mostra una inaccettabile sudditanza alle lobby che scommettono, in termini speculativi, sulla sopravvivenza dell'economia fossile e su un modello di relazioni e scambi commerciali che l'epidemia in corso ha messo fortemente in discussione, anche alla luce dei forti cambi comportamentali che sono stati indotti dalle necessità di confinamento, mettendo in evidenza la potenza delle risposte tecnologiche nella sostituzione dei trasferimenti fisici. Le ripercussioni di lungo periodo di questo cambiamento andranno valutate all'avvenuto superamento della presente fase epidemica, al momento ogni proiezione è sicuramente inattendibile e non può essere base di programmazione per il futuro, in particolare nel dimensionamento**

**dell'infrastruttura aeroportuale, su cui è inevitabile un approccio estremamente prudentiale e conservativo, se non addirittura recessivo.**

**Si chiede al Ministero dell'Ambiente, del Territorio e del Mare l'emissione di un Decreto di respingimento, un atto di giustizia che ponga in primo piano la tutela dell'ambiente e la considerazione delle future necessità dell'umanità.**

## **ASPETTI PROCEDURALI**

### ***MANCA UN AGGIORNAMENTO CREDIBILE DEI DATI DI PREVISIONE DELLO SVILUPPO DEL TRASPORTO AEREO***

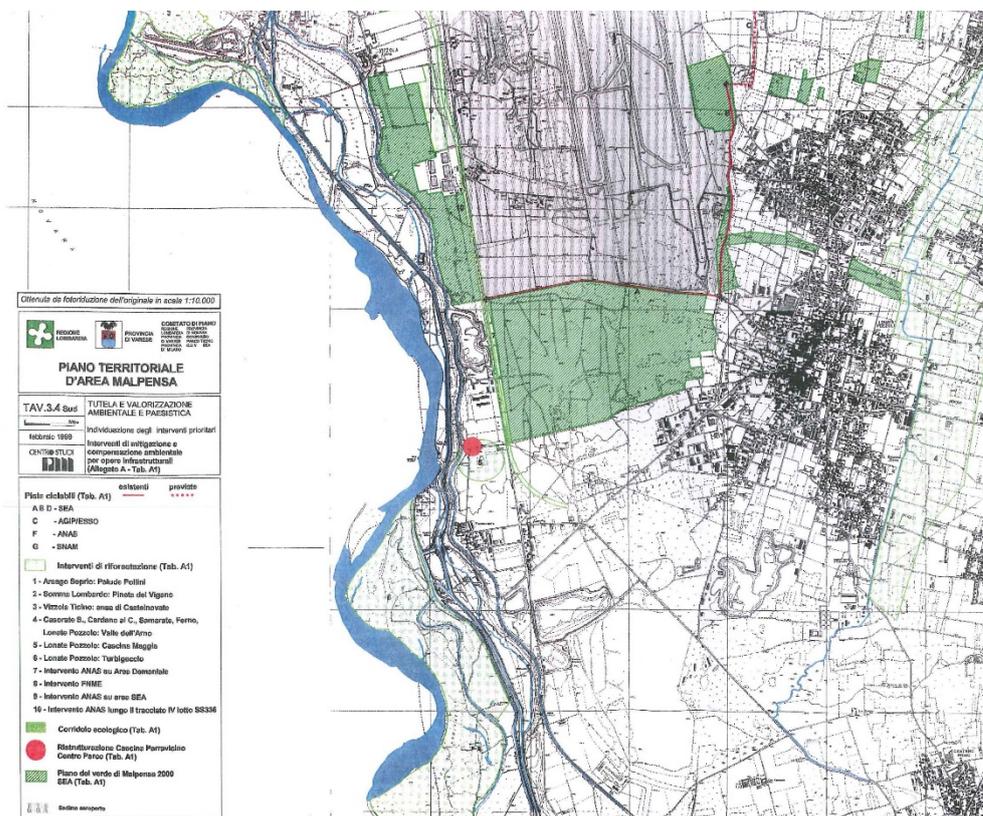
Come già ricordato è opinione consolidata che la crisi generata dalla diffusione pandemica indurrà necessariamente, in particolare sul trasporto aereo, notevoli cambiamenti. Costi, procedure, modelli organizzativi, stili di vita e abitudini degli utenti avranno indubbe conseguenze sia sul lato dell'offerta che su quello della domanda di trasporto aereo.

Riteniamo necessario che alla luce di tali fatti, al fine di una seria valutazione del Masterplan, si debbano riconsiderare le ipotesi di sviluppo ipotizzate; il processo valutativo deve approfondire tutti i fattori che incidono sul giudizio complessivo di sostenibilità del progetto, ambientale, sociale ed economica. In particolare oggi è più che mai necessario il confronto con uno scenario di blocco dello sviluppo di nuova infrastrutturazione.

### ***MANCA UNA COMPLETA E CORRETTA VISIONE DEGLI ATTI NORMATIVI DI MALPENSA***

Il primo nostro riferimento è la Legge Regionale 10/99, mese di aprile, "Piano Territoriale d'Area di Malpensa" valido 10 anni e quindi decaduto. Tale Piano prevedeva, con costi a carico di SEA, che il bosco a sud dell'aeroporto fosse destinato a verde e che avrebbe dovuto beneficiare di interventi di riforestazione, ritenuti indispensabili da Regione Lombardia per la mitigazione dell'inquinamento gassoso e l'assorbimento di alcuni decibel di rumore.

La tavola 3.4 di tale piano viene qui riprodotta. Gli interventi non furono eseguiti e la



stessa area viene oggi cementificata per l'espansione del sedime.

Anche il Decreto D'Alema (DPCM 13.12.99) aveva prescritto, quale essenziale priorità, di realizzare una fascia di riforestazione intorno all'aeroporto. Non ci risulta che gli interventi di mitigazione e compensazione previsti siano stati eseguiti. Eppure tali prescrizioni furono ritenute necessarie per superare il precedente Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali che aveva bocciato l'aumento dei voli a Malpensa.

Suddetto DPCM prevedeva altresì l'istituzione di un Osservatorio Ambientale con il compito di controllare la realizzazione delle prescrizioni imposte, tuttavia il Ministero non istituì mai tale osservatorio, sebbene fosse compito in capo al Ministero dell'Ambiente, come chiarito dal Ministero stesso nell'allegata lettera. (Allegato 3)

Il SIA fa un brevissimo accenno alle prescrizioni del Decreto D'Alema con l'intenzione di far credere che dette prescrizioni siano state eseguite. Legambiente contestò tale punto durante la scorsa procedura di VIA, in special modo nel corso del Contraddittorio. La procedura si concluse con il Provvedimento Direttoriale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare- Direzione Generale Valutazioni Ambientali U. prot. DVA – 20140023868 del 18.07.2014 – Ritiro Istanza VIA.

## **L'ASSENZA DELLA VAS TERRITORIALE**

Nell'anno 2007, il Parco Ticino pubblicò la VAS volontaria e partecipata, pagata dai Comuni del Parco con una piccola quota per abitante. Gli esiti furono presentati e divulgati: ogni nuova infrastruttura avrebbe peggiorato la qualità di vita degli abitanti.

Alla presentazione pubblica di tale conclusione, qualche esponente politico ebbe a dichiarare che la VAS del Parco non aveva alcun valore e che la Regione stessa avrebbe provveduto in modo ufficiale a realizzare una "vera" VAS. Effettivamente una VAS fu decisa e avviata con DGR 16.12.2009 N.8/10840 "Piano Territoriale d'Area Malpensa – Quadrante Ovest" ma mai portata a termine, nonostante i numerosi solleciti territoriali e ordini del giorno da parte di diversi Consiglieri Regionali, l'ultimo dei quali qualche settimana fa.

Il sospetto di Legambiente e Lipu è che gli estensori della VAS regionale del nuovo Piano d'area di Malpensa stessero giungendo alle stesse conclusioni del Parco Ticino, anzi ben peggiori, trattandosi in questo caso della valutazione di un'area altamente antropizzata, senza spazi per nuove infrastrutture, tra Malpensa e Milano. Meglio dunque procedere per progetti separati, con singole VIA: così operò Regione Lombardia imputando l'assenza di VAS o alla mancanza di finanziamenti o al lungo tempo necessario per lo studio.

Il circolo di Legambiente Gallarate mise alle strette la Regione, che infine rispose esponendo il seguente concetto: quella Delibera era decaduta con il cambio dell'Amministrazione Regionale! Si veda la seconda pagina della lettera di Regione Lombardia di seguito allegata.(Allegato 4)

### **MANCANZA DI PUBBLICO DIBATTITO**

Non si è svolto il pubblico dibattito come da vigente legislazione.

Tra gli stakeholder ascoltati da SEA nella fase propedeutica all'avvio della procedura di valutazione ambientale manca qualsiasi associazione a carattere ambientale, di tutela del paesaggio e del patrimonio.

## **ASPETTI PROGETTUALI**

### **VOLUMI DI TRAFFICO: ILLOGICO CALCOLO PREVISIONALE**

Come si evince dal SIA con la crescita dell'aeroporto e la sostanziale implementazione del settore cargo, pur ammettendo che l'inquinamento atmosferico aeroportuale non aumenterà (tesi sostenuta dal SIA), vi sarà un'esplosione dell'inquinamento atmosferico stradale a causa del traffico verso e da Malpensa.

La crescita della cargo city senza la valutazione della capacità delle infrastrutture di collegamento a Malpensa, è una vera assurdità. Chiediamoci se le stesse possono reggere l'implementazione del traffico. Abbiamo sotto gli occhi il caso clamoroso della superstrada 336, via principale d'accesso a Malpensa: un percorso intasato, accidentato, già oggi fortemente insufficiente. La 336 è utilizzata anche dai residenti per esigenze di mobilità, ed es. da Somma Lombardo a Busto Arsizio. La strada alternativa è il Sempione: percorrerla è impossibile con semafori, intasamenti, limiti di velocità, attraversamenti cittadini, ecc.

Movimenti cargo: una serie di questioni ambientali legate all'utilizzo di un mezzo di trasporto così inquinante come l'aereo pongono delle riflessioni globali che non possono essere ignorate.

Il SIA considera i dati di movimentazione aerea relativi al solo periodo di crescita (7 anni circa), proiettando tale crescita nel futuro, al 2035 (15 anni). Ignora tutte le crisi di Malpensa intervenute negli anni precedenti: il SIA offre previsioni troppo parziali, illogiche, molto discutibili. In passato abbiamo visto previsioni relative a tempi futuri che si sono poi dimostrate errate. Va aggiunto che la presente crisi ipotizza non poco il futuro sviluppo aereo.

Per il 2035 occorre prevedere la fine delle agevolazioni. Cosa succederebbe a Malpensa se il mercato del trasporto aereo non fosse dopato?

Siamo in attesa di una normativa europea che tolga incentivi all'uso delle energie fossili. La Presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, ha infatti dichiarato che dopo la pandemia di Covid-19 sarebbero state cambiate le regole favorevoli l'uso delle energie fossili. Ci aspettiamo dunque che i costi del carburante aumentino e che le compagnie low cost non ricevano più aiuti pubblici.

## **LEGAMBIENTE e LIPU SONO CONTRARIE ALLA CITY AIRPORT**

La costruzione di grossa area vendite nel sedime aeroportuale ripropone il modello di aeroporto orientato a caratterizzarsi sul piano dell'offerta di attività commerciali più che di servizi per i passeggeri, ribaltando la gerarchia delle funzioni: il trasporto aereo diventa un servizio per l'attività commerciale e non viceversa (è in parte la situazione di Orio al Serio). Si crea così nuovo danno alla mobilità del territorio e nuova concorrenza al commercio locale.

SEA ha sempre dichiarato di guadagnare di più dai servizi a terra che dai voli: l'importanza dei nuovi servizi a terra (zona commerciale cargo, area vendite, ecc.) va interpretata in questo senso, ma non fa i conti con la necessità di mettere il territorio al centro di una nuova qualità di sviluppo.

In generale, emerge un disegno strategico di infrastruttura orientato a premiare l'aspettativa dell'operatore SEA in termini di margini operativi, il che è legittimo, ma a fronte di una negoziazione con gli enti locali, a partire dal Parco del Ticino e dai comuni, oltre che con le parti sociali, che intavoli correttamente le aspettative e i vincoli che il territorio esprime e che hanno a che fare, in primo luogo, con lo sviluppo delle funzioni commerciali e cargo dell'aerostazione: si tratta di funzioni chiaramente invasive, se non del tutto incompatibili, con l'insediamento di popolazione, imprese e servizi in una delle aree più dense, popolate e congestionate d'Italia, condizione che dovrebbe scoraggiare la concentrazione di queste attività, privilegiandone il decentramento e la redistribuzione verso localizzazioni aeroportuali meno critiche, già presenti nel Nord Italia e in molti casi meglio connesse con reti di trasporto e di servizi molto meno congestionate di quelle dell'area Malpensa.

## **ASPETTI AMBIENTALI**

Vengono velocemente esposte le Osservazioni di Legambiente e Lipu sulle matrici ambientali.

## **Atmosfera**

Balzano all'occhio due elementi critici:

- la valutazione sulle polveri non esamina il caso del Pm2.5
- la valutazione degli NOx, non è svolta in maniera corretta. Infatti, il contributo stimato delle emissioni dell'aeroporto deve essere sommato al livello di fondo esistente ed il risultato di questa somma deve essere confrontato con il valore limite, tanto nel caso della concentrazione media annua quanto dei valori medi orari. Non pare che ciò sia stato fatto.

Ben sapendo che il PM 2,5 è stato rilevato solo nel breve periodo del bridge, grazie alle due centraline mobili, si segnala che l'assenza di dati relativi a questo inquinante non è accettabile dalla CE.

Inoltre, osservando una situazione particolare:

la centralina aria a Gallarate, pur con le sue limitazioni, fino ad alcuni anni fa registrava la situazione ambientale, ma non è funzionante. Per fornire i dati sull'inquinamento atmosferico in città, ARPA utilizza la modellista senza l'aggiunta dell'inquinamento dovuto all'aeroporto.

## **Ambiente idrico**

Nessun accenno all'approvvigionamento di acqua a pieno regime di movimenti aerei (il SIA parla di una media annuale di 855 voli al giorno, per tutti i giorni dell'anno). Si ritiene poco coscienzioso definire un orizzonte temporale al 2035 senza accennare all'approvvigionamento d'acqua.

Anche se potrebbero non esserci danni per la condizione a sud della provincia di Varese, riteniamo essenziale che uno studio vada presentato a sostegno di questa tesi.

L'approvvigionamento di acqua è probabilmente poco rilevante in termini di criticità, non lo è invece la sua depurazione, a maggior ragione per il fatto che Malpensa conferisce gli scarichi al depuratore di Sant'Antonino, che da decenni è malfunzionante e responsabile di severe crisi di inquinamento a carico di Ticino attraverso il 'Canale Marinone', oltre che del Canale Industriale e quindi del Naviglio Grande

## **Suolo e sottosuolo**

Legambiente e Lipu sono contrarie al consumo di nuovo suolo per le note ragioni esposte da tempo, a maggior ragione in un Parco.

Ricordiamo che Malpensa è l'unico aeroporto italiano inserito in un Parco, la forte cementificazione prevista non può chiamarsi fuori da tale realtà. In particolare il sedime aeroportuale si distingue per alta inefficienza nell'occupazione di territorio (ben 1200 ettari, una superficie molto maggiore di quella di altri aeroporti europei con ben diversi, e superiori, volumi di movimentazione) e che la Cargo City rappresenta un'ulteriore e inaccettabile espansione delle aree impermeabilizzate del sedime aeroportuale.

## **Rumore, vibrazioni, radiazioni**

La misurazione del rumore presenta perplessità e carenze, sia nell'immediato intorno aeroportuale, sia nell'area vasta. I danni da rumore vanno ben oltre la portata espressa dal SIA che limita la propria previsione del futuro all'ingenua affermazione che vi sarà un miglioramento della flotta aerea, senza però produrre dati effettivi su tale miglioramento.

Sono assenti nel SIA, ma dovrebbero essere invece prese in considerazione, le situazioni locali che denunciano la gravità dell'inquinamento acustico nei propri abitati.

Scendendo nel particolare, vi è l'assenza a Gallarate della registrazione dell'inquinamento acustico prodotto dai sorvoli. Vi sono zone cittadine già dichiarate illegali a causa dell'inquinamento acustico stradale, superiore a quanto consentito dalla legge, come accertato dalla stessa ARPA. Nelle stesse zone è presente il rumore aereo. Dunque: come si può consentire l'aumento del rumore in un'area già dichiarata illegale, oltretutto senza che sia stato cercato qualche rimedio da parte dell'Amministrazione?

(Allegato 5)

Mancano i dati dell'inquinamento elettromagnetico con riferimento ai suoi valori complessivi nel territorio impattato

### **Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)**

Sono numerosi gli studi prodotti nel campo della biodiversità e dell'ecosistema relativi all'area. E' sufficiente ricordare che il Parco Ticino è stato insignito dall'UNESCO con il titolo MaB, un riconoscimento prestigioso che apre la strada a numerosi riflessioni sul valore dell'area su cui insiste Malpensa. I boschi del Parco offrono un servizio ecosistemico importante per la popolazione della Pianura Padana. Basta questa riflessione per respingere in toto il Master Plan.

Si chiede quindi che venga dato un limite all'implementazione di Malpensa, un limite che fermi l'espansione fisica e l'inquinamento aeroportuale entro limiti precauzionali.

Va brevemente accennato che oltre a flora e fauna stanziali, la Valle del Ticino è il più importante corridoio ecologico che consente agli animali il passaggio dall'area mediterranea all'alpina attraverso la pianura Padana, a maggior ragione durante questa fase di cambiamento climatico.

Legambiente e Lipu mettono in evidenza la posizione dell'aeroporto, nelle strettissime vicinanze del fiume, in area migratoria, come viene documentato dalle associazioni nazionali e locali di tutela ambientale e soprattutto dal Parco Ticino.

Eppure il SIA parla di spargere erbicidi e di adottare rimedi per allontanare l'avifauna, essendo nel SIA riferito il caso dell'incidente di bird strike. A contrasto della presenza dei volatili viene dichiarato l'utilizzo di pesticidi e dissuasori vari per avifauna. In tale situazione come è possibile tutelare la flora della vicina area verde, intenzionalità dichiarata a chiare lettere in altri punti del SIA?

Manca la descrizione dell'inquinamento luminoso quale causa di disorientamento e morte degli uccelli.

L'ampia portata degli impatti di Malpensa sui volatili migratori è stata indagata e descritta dal Parco Ticino nel volume *LA MIGRAZIONE DEGLI UCCELLI NELLA VALLE DEL TICINO E L'IMPATTO DI MALPENSA* di Fornasari L., anno 2003.

### **LA PIU' VASTA BRUGHIERA A SUD DELLE ALPI**

L'area proposta dal SIA per l'espansione a sud del sedime, e che quindi verrà cementificata, è parte integrante della più vasta brughiera a sud delle Alpi, preziosità da conservare come da richiesta presentata dal Parco Ticino a Regione Lombardia.

Tale area verde, che il SIA dichiara piena di infestanti, non può essere oggetto di interventi di manutenzione da parte di cittadini volonterosi, né del Comune di Lonate. Chi è il proprietario? A chi va imputato il degrado? L'area è di proprietà demaniale, appartiene al Ministero della Difesa che l'ha ceduta al Ministero dei Trasporti.

Nell'occasione attuale, Legambiente e Lipu chiedono al Ministero dell'Ambiente di farsi promotore di un'azione di recupero ecologico e paesaggistico. Va detto, per inciso, che non è noto cosa SEA offra in cambio dell'area di espansione.

### **Salute pubblica**

Si chiedono spiegazioni su questo aspetto, a giustificazione dell'assenza di VIS, assente come dichiarato dallo stesso SIA. In sostituzione della VIS vengono forniti solo alcuni parametri sanitari decisamente lacunosi. A pag. 71 del SIA, file P1 – Obiettivi e Coerenze, leggiamo:

*L'art. 23 del Dlgs 152/06 e smi al comma 2 indica che la Valutazione di impatto sanitario (VIS) viene trasmessa, unitamente alla restante documentazione necessaria per l'attivazione del procedimento di VIA, per i progetti di cui al punto 1 dell'allegato II e per i progetti riguardanti centrali termiche e altri impianti di combustione con potenza termica superiore a 300MW. Preso atto che il progetto in esame inerente "opere relative ad aeroporti con piste di atterraggio superiore a 1.5000 metri di lunghezza" rientra tra quelli elencati al punto 10 primo allinea dell'allegato II è evidente che la fattispecie in argomento non richiede la elaborazione di una Valutazione di impatto sanitario (VIS)*

Che cosa significa? Cosa c'è nascosto nei sofismi legislativi?

Legambiente e Lipu richiamano:

RAPPORTI ISISTAN 19/9 (2384-8936 online) dell'Istituto Superiore di Sanità – Dipartimento Ambiente e Salute – LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO SANITARIO (D.L. 104 / 2017)i

Ricordiamo che studi medici hanno accertato l'aumento delle malattie respiratorie, cardiovascolari, neoplastiche, disturbi della sfera neuro-comportamentale, disturbi dell'apprendimento e dell'attenzione nei bambini, oltre ad una netta riduzione della qualità della vita per compromissione del riposo notturno a causa delle operazioni aeroportuali svolte durante la notte.

## **Beni culturali e paesaggio**

Legambiente ha sempre promosso la valorizzazione dei beni culturali, si rimane pertanto perplessi per l'abbattimento di Cascina Malpensa, altrimenti chiamata dal SIA Cascina Radetzky. Si tratta del primo nucleo abitato nella zona (presente forse già nel 1500), da cui è stato ereditato il nome dell'aeroporto ed era già presente nel Catasto Teresiano. (Allegato 6)

Dal Catasto viene attestato che il nome Malpensa (dal detto popolare è *una malpensata...*) è in uso da epoca lontana e costituisce il fondamento storico di tutta l'evoluzione del luogo nel corso dei secoli. Abbattere la cascina vuol dire abbattere la storia e lasciare Malpensa orfana del suo passato.

Si segnala altresì l'importanza paesaggistica e storica dei primordi dell'aviazione presso la stessa Cascina, successivamente diventata base aeroportuale, con i suoi circa 40 km di piste e residuati bellici della seconda guerra mondiale presenti in area.

Il SIA non fa accenno alle molte migliaia di residenti che utilizzano la via Gaggio e la costa del fiume e dei canali per passeggiate e soste confortevoli. Le persone hanno infatti necessità di spazi aperti, possibilmente privi di rumore e di inquinanti atmosferici: il fiume Ticino offre grande ristoro al turismo locale.

Si segnala inoltre la povertà del SIA nei riguardi di altri beni storici presenti in area.

## **CONCLUSIONI**

Alla luce di quanto esposto si chiede al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare di emettere parere negativo al Master Plan di Malpensa 2035.

A maggior chiarimento delle ragioni generali che avvalorano suddetta richiesta si allega il testo di Antonello Litta (Allegato 7)

Per quanto riguarda le ragioni locali, ma essenziali, LEGAMBIENTE e LIPU rimangono a disposizione per ogni eventuale chiarimento.

A nome delle associazioni:

Barbara Meggetto, Presidente Legambiente Lombardia  
Elia Mele, Coordinatore regionale Lipu Lombardia



**LEGAMBIENTE**



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

#### **ELENCO ALLEGATI**

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 lettera Ministero Ambiente

Allegato 4 lettera di Regione Lombardia

Allegato 5 rumore a Gallarate e carta rotte (qui sono due file)

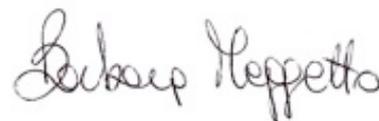
Allegato 6 antiche mappe

Allegato 7 Trasporto e clima.

Luogo e data

Milano 4 Settembre 2020

Il/La dichiarante





*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI  
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Legambiente Gallarate  
legambientegallarate@libero.it

**OGGETTO: Osservatorio Ambientale Malpensa. Riscontro nota dell'11 luglio 2019.**

A riscontro alla vs. nota dell' 11 luglio u.s., acquisita con prot. 18136/DVA del 15.07.2019, si rappresenta che l'Osservatorio ambientale richiamato dal D.P.C.M 291 del 13.12.1999 relativo all'oggetto non è mai stato attivato presso la scrivente Direzione.

**Il Direttore Generale**

Giuseppe Lo Presti

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

ID Utente: 4286

ID Documento: DVA-D2-OCP-4286\_2019-0048

Data stesura: 08/08/2019

✓ Resp. Sez.: Pieri C.  
Ufficio: DVA-D2-OCP  
Data: 08/08/2019

✓ Resp. Div.: Nocco G.  
Ufficio: DVA-D2  
Data: 08/08/2019

✓ Resp. Seg. DG: Presta A.  
Ufficio: DVA  
Data: 08/08/2019

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*



**Regione  
Lombardia**

Regione Lombardia - Giunta  
DIREZIONE GENERALE TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE  
PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E PAESISTICA

Piazza Città di Lombardia n.1  
20124 Milano

Tel 02 6765.1

[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)

[territorio\\_protezionecivile@pec.regione.lombardia.it](mailto:territorio_protezionecivile@pec.regione.lombardia.it)

Spett. Legambiente Circolo Ercole Ferrario  
Alla c.a. del Presidente Francesco  
Torregiani

21013 GALLARATE (VA)  
Email: [legambientegallarate@libero.it](mailto:legambientegallarate@libero.it)

e, p.c.

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E  
CLIMA  
MARIO NOVA

**Oggetto: Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa - Quadrante ovest.  
(nota prot. T1.2019.23268 del 19/07/2019 e nota prot. Z1.2019.0036282 del 29/08/2019).**

Egregio Presidente di Legambiente - Circolo Ercole Ferrario,

in riferimento alle Sue comunicazioni di cui all'oggetto inviate all'Ing. Mario Nova e relative al Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa, mi permetto di risponderLe personalmente, in qualità di responsabile della U.O. Pianificazione Territoriale e Paesistica della Direzione Territorio e Protezione Civile competente in materia.

Innanzitutto mi permetta di precisarLe che la mancata risposta alla sua prima lettera non è stata certamente frutto di una volontà nell'esimerci dal risponderLe, né di un tentativo di sottrazione alla trasparenza e ai processi partecipativi, come da Lei sottolineato.

Piuttosto la lettera è stata da Voi trasmessa alla D.G. Ambiente e Clima che non ha competenza in merito alla pianificazione territoriale e, solo successivamente, in data 13 agosto 2019 (prot. Z1.2019.34793) è stata trasmessa alla D.G. Territorio e Protezione Civile che ha la competenza in merito ai Piani Territoriali Regionali d'Area (PTRA) la quale, nel rispetto dei 30 giorni previsti per legge, era prossima alla trasmissione della prima risposta, poi superata dall'invio della Sua seconda comunicazione.

In merito al mancato compimento della D.G.R. del 16 dicembre 2009 n. 8/10840 inerente l' "Avvio del Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa – Quadrante Ovest", è opportuno precisare che ai sensi dell'art. 133 comma 1 del Regolamento generale del Consiglio Regionale (D.C.R. n. VIII/840 del 09.06.2009) "Tutti i progetti di legge e gli altri atti il cui iter non si è perfezionato con la definitiva approvazione consiliare decadono alla conclusione della legislatura". Pertanto, nel rispetto del suddetto regolamento, la procedura di elaborazione del PTRR si è interrotta automaticamente per decadenza dell'VIII Legislatura.

Detto ciò, in via collaborativa, con riferimento al collegamento ferroviario MXPT2 – Linea RFI del Sempione, da Lei citato, si fa presente che al momento di avvio del PTRR (2009) tale progetto non era previsto in nessun atto di programmazione. Infatti l'opera è stata inserita per la prima volta nell'ambito del percorso di redazione del PRMT- Programma regionale della Mobilità e dei Trasporti come "intervento F6 – Accessibilità a Malpensa", PRMT che è stato adottato a dicembre 2015 ed approvato a settembre 2016, puntualmente valutata nell'ambito del processo di VAS alla quale è stato assoggettato il piano stesso. Non c'è stata pertanto nessuna volontà di escluderlo dalle valutazioni, anzi, è stato svolto uno specifico percorso di VAS all'interno del suddetto Programma ed ora il progetto è in fase di VIA.

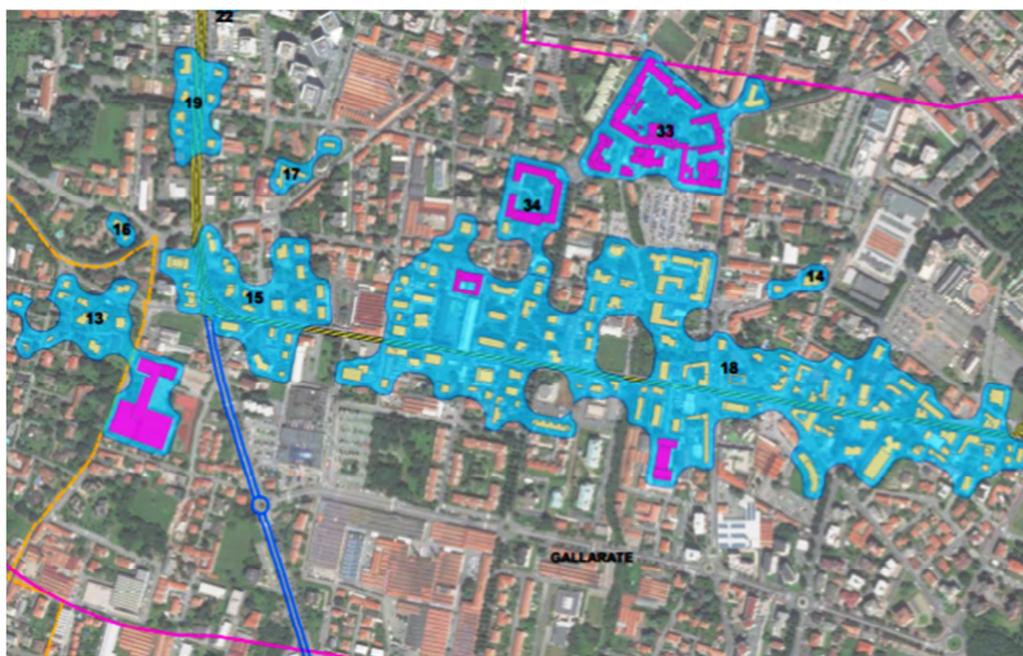
Distinti saluti.

IL DIRIGENTE  
MAURIZIO FEDERICI

# A Gallarate 6541 vittime del rumore. Valori superiori ai limiti di legge

Riproduzione parziale dell'articolo pubblicato su Malpensa24 il giorno 22/12/2019

**GALLARATE** – Ammonta a 6541 il numero totale di residenti **esposti a livelli di rumore superiori ai valori limite vigenti**. Lo dice studio dell'**Arpa** – ratificato dalla giunta comunale – che in base alle disposizioni di legge ha analizzato le zone di Gallarate più critiche e indicato **un piano d'azione per abbattere l'inquinamento acustico**, provocato in particolare dal traffico veicolare.



## Le cinque strade

Il Comune di Gallarate, gestore di **cinque assi stradali su cui transitano più di 3.000.000 di veicoli all'anno**, ha ottemperato al primo passo con la predisposizione della mappatura acustica per tali strade. Sono **l'asse da Corso Sempione a Viale Milano** che attraversa il territorio di Gallarate da nord a sud per circa 6,7 km; **l'asse da Corso Colombo a Via Ristori** che attraversa il territorio di Gallarate da ovest a est per circa 1,8 km; **l'asse da Via Monte San Martino a collegamento con Corso Sempione** che attraversa il territorio di Gallarate da nord a sud per circa 2,3 km; **l'asse Via Fermi – Via Schuster** che attraversa il territorio di Gallarate da nord a sud per circa 1 km; a partire dal confine con il comune di Cavaria con Premezzo a nord **l'asse Via Varese – Via Pegoraro** di circa 2,5 km.

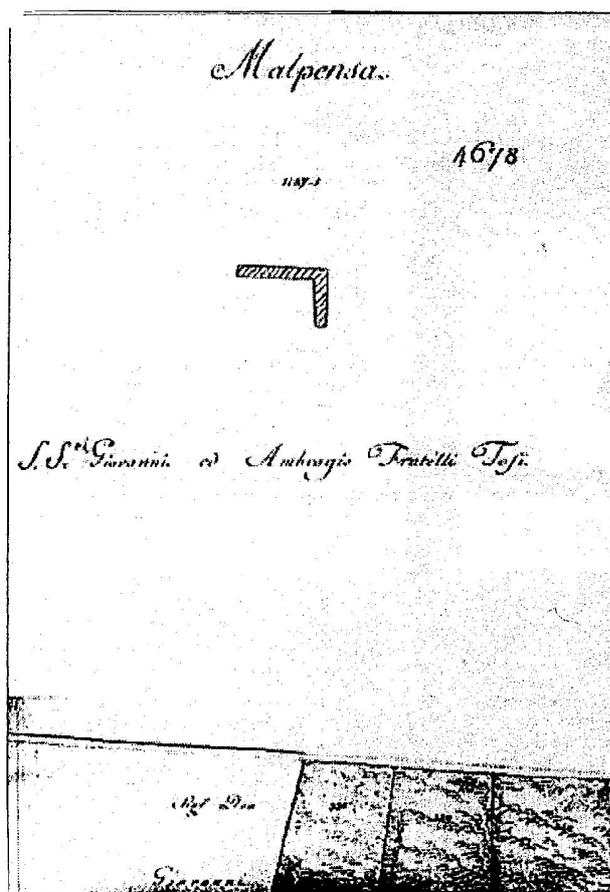
## Nota di Legambiente

*Nella mappa ARPA pubblicata su Malpensa24 distinguiamo nettamente, tra le varie vie, l'asse del Sempione con via Noè, via Ferrario e via Buonarroti dove i valori acustici sono evidenziati oltre il limite. ARPA asserisce che l'inquinamento acustico è provocato in modo particolare dal traffico stradale. Per la diminuzione temporanea del rumore, il Comune indica solo il rifacimento della pavimentazione stradale per il tratto di via Fermi compreso tra la rotonda di largo Verrotti di Pianella e la rotonda in corrispondenza di via Lario, con la posa di asfalto fonoassorbente.*

*Non si fa alcun riferimento all'inquinamento acustico provocato dagli aerei, ben udibile dai cittadini non solo di giorno ma anche di notte. Il rumore degli aerei è cresciuto in modo esponenziale nel periodo di Bridge e in quello successivo. Si va dunque verso l'autorizzazione*

*di valori illegali? In questo modo si aprirà la strada ai ricorsi giudiziarie verso i responsabili di tale decisione.*

# ANTICHE MAPPE CATASTALI



Il primo nucleo  
di Cascina Malpensa  
e il successivo  
sviluppo con  
corte interna

