



COMUNE DI VANZAGHELLO

CITTA' METROPOLITANA DI MILANO



Comune del
Parco del Ticino

Servizio Tecnico – Ecologia Ambiente

Prot. n. 13339

Vanzaghello, 15/12/2021

Spett.li

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

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo

Pec cress@pec.minambiente.it

**Ministero dei Beni e delle Attività
Culturali e del Turismo**

Via del Collegio Romano, 27
00186 Roma

Pec mbac-sabap-mi@mailcert.beniculturali.it

Regione Lombardia

Direzione Generale Ambiente e Clima

Piazza Città di Lombardia, 1

Palazzo Lombardia

20124 Milano

Pec ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Regione Piemonte

Ambiente, Energia e Territorio

Piazza Castello, 165

10124 Torino

Pec

territorio-ambiente@cert.regione.piemonte.it

**Società per azioni Esercizi Aeroportuali
S.E.A.**

Aeroporto Milano Linate

20090 Segrate (MI)

Pec legale@pec.seamilano.eu

**Enac – Ente Nazionale per l'Aviazione
Civile**

Viale Castro Pretorio, 118

00185 Roma

Pec protocollo@pec.enac.gov.it

**OGGETTO: Trasmissione osservazioni alle integrazioni del 10/11/2021 al
Master Plan 2035 dell'aeroporto di Malpensa.**

Con la presente si trasmettono le osservazioni alle integrazioni del 10/11/2021 al Master Plan 2035 dell'aeroporto di Malpensa, approvate con deliberazione di Giunta Comunale n.116 del 13/12/2021.

Cordiali saluti

Il Responsabile del Servizio Tecnico
(Ing. Carlo Maccauso)



Documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi degli artt. 20 e successivi D.Lgs 82/2005. L'originale del documento è conservato presso l'archivio informatico dell'Ente. La firma è sostituita dall'indicazione del nome del Responsabile ai sensi dell'art. 3 comma 2 D.Lgs 39/1993.

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

OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI DEL 10/11/2021

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, pubblicato in data 07 Luglio 2020 e integrato in data 10/11/2021, si inviano le seguenti osservazioni relative all'ampliamento verso sud dell'area Cargo City.

1. IMPATTO SULLA BIODIVERSITÀ E SULLA BRUGHIERA DI MALPENSA E LONATE
2. ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI
3. INCREMENTO DEL TRAFFICO MERCI, RUMORE AERONAUTICO

1. IMPATTO SULLA BIODIVERSITÀ BRUGHIERA DI MALPENSA E LONATE

PRESO ATTO che

il Master Plan 2035, integrato in data 10/11/2021, prevede per le aree cargo la realizzazione di infrastrutture aeroportuali per un totale di 40 ha. Le integrazioni dichiarano che non saranno sottratte grandi aree di brughiera ben conservata (0,1 ha) ma solo aree di brughiera degradata (2,63 ha). *“L’habitat 4030 viene interessato dall’intervento per 2,73 ha, dei quali 2,63 sono relativi all’aspetto degradato.”*

Con riferimento al territorio interessato dal possibile ampliamento, dal punto di vista ambientale si ribadisce che in aggiunta allo studio commissionato da SEA all’Università degli Studi di Pavia e Bird Control Italia

DEVONO ESSERE CONSIDERATI

anche i seguenti studi attualmente disponibili sull’area:

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 SECCHE EUROPEE” (European dry heaths) occupa due aree distinte all’interno del SIC/ZPS proposto. Nella cosiddetta Brughiera di Malpensa, la componente basso-arbustiva è ben sviluppata, dominata da *Calluna vulgaris* e *Cytisus scoparius*, spesso accompagnate da *Molinia caerulea*. Per quanto concerne l’avifauna, nell’area sono state rilevate 230 specie, delle quali 79 nidificanti. 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; 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.*

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 entrambe classificate come SPEC 1 da BirdLife International (2004).

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 e’ stata trovata in riproduzione in brughiera per almeno quattro anni consecutivi, fra il 2009 e il 2013. 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."

"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."

"...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."

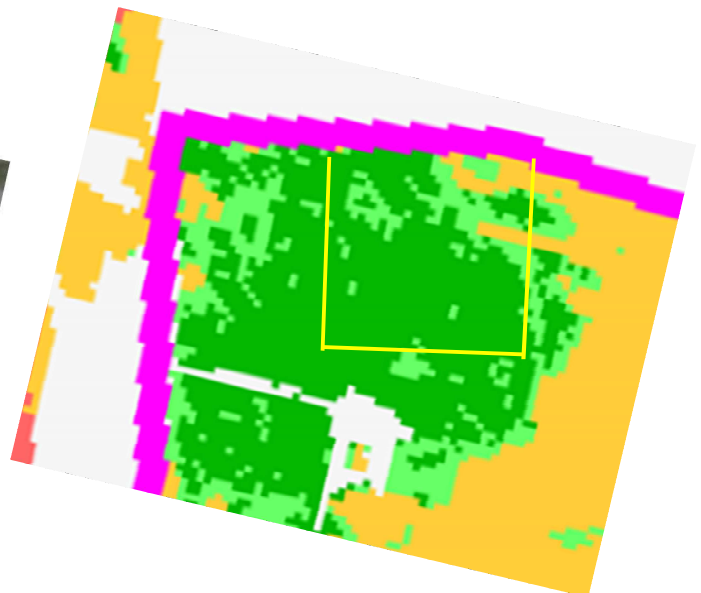
Eupolis Lombardia conclude quindi che le maggior parte delle aree con alta o molto alta vocazionalità per l'habitat della brughiera non sono protette e sono localizzate nelle Brughiere di Malpensa e Lonate (Rif. Mappe dello studio Eupolis Lombardia che evidenziano che le aree con molto alta vocazionalità per l'habitat della brughiera sono situate nelle Brughiere di Malpensa e Lonate).

L'idoneità ecologica delle aree di brughiera di Malpensa, frutto di secoli, se non millenni, di interazioni fra processi naturali e attività antropiche tradizionali non va confusa con la attuale presenza di aree di brugo siano esse degradate o ben conservate.

Confrontando le aree di brughiera interessate dall'espansione della Cargo City si nota chiaramente che i dati riportati da SEA nello studio di impatto ambientale del Master Plan 2035 e nelle ultime integrazioni di Novembre 2021 sono diversi da quelli riportati negli altri studi ad oggi disponibili.

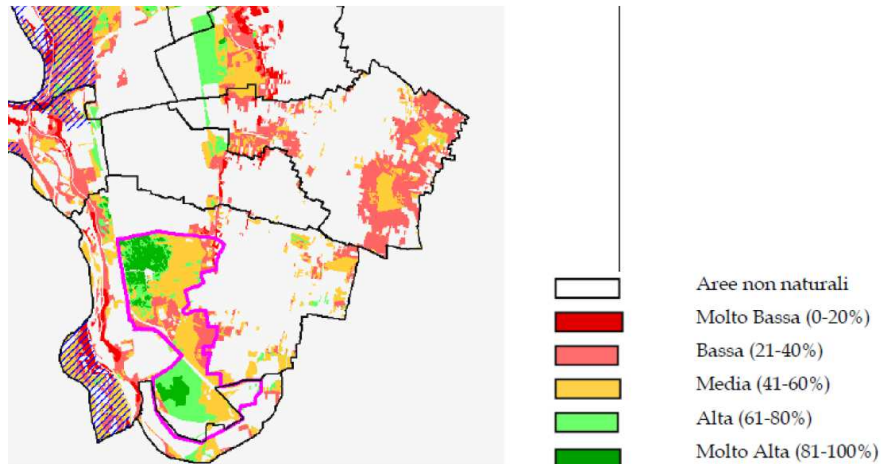


Dati integrazione Novembre 2021
al Master Plan 2035



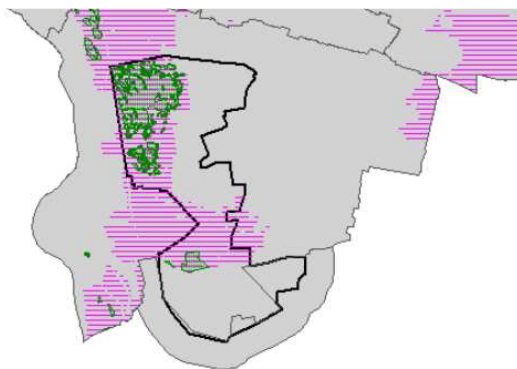
Studio di Area Vasta Malpensa
Eupolis Lombardia 2015

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 ecologia Molto Alta (81-100%).



In base allo Studio di Area Vasta Malpensa di Eupolis Lombardia è quindi possibile affermare che l'estensione delle aree cargo verso sud, così come proposto dalle integrazioni Nov. 2021 di SEA, comporterebbe la distruzione di quasi il 50% delle aree a più alta idoneità ecologica della brughiera di Malpensa.

Anche confrontando le recenti integrazioni al Master Plan con lo studio del Parco Ticino relativo alla "Proposta di riconoscimento SIC/ZPS Brughiere di Malpensa e di Lonate (aggiornamento Febbraio 2015)" che evidenzia che la zona di brughiera si estende fino al confine con l'attuale sedime aeroportuale, si deduce che la prevista area di espansione di cargo city occuperà quasi il 50% 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)

3) Fondazione Lombardia per l'Ambiente e Regione Lombardia - Studio "Aree prioritarie per la biodiversità nella Pianura Padana - Anno 2007"

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.

Lo studio riporta che la brughiera aperta di Lonate Pozzolo rappresenta il lembo meglio conservato dell'intera Lombardia per tale habitat"

SI RICORDA che:

- La brughiera di Malpensa (habitat 4030) ha una valenza tale da dover essere riconosciuta come SIC/ZPS
- In considerazione di tale valenza ambientale dell'area a sud di Malpensa, supportata dagli studi scientifici, 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.
- Regione Lombardia, dopo numerosissimi solleciti, rispose che non condivideva la proposta di istituzione del SIC/ZPS 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.
- Per questo il Parco Ticino nel 2015 chiese al Governo l'attivazione dei poteri sostitutivi per l'istituzione del nuovo SIC/ZPS. Il Governo, tramite il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nel Maggio 2016, comunicò che non avrebbe attivato i poteri sostitutivi.

E' quindi chiaro che il degrado della brughiera descritto da SEA nello Studio di Impatto Ambientale e nelle Integrazioni di Nov. 2021 è da imputarsi alla decisione regionale di non istituire il SIC/ZPS, scelta legata esclusivamente al futuro ampliamento dell'aeroporto.

In altre parole si decise di non proteggere la brughiera con l'istituzione di un SIC e con l'avvio del relativo piano di gestione, lasciandola volutamente degradare per poterla poi sacrificare all'ampliamento dell'aeroporto.

SI EVIDENZIA che:

- Gli studi disponibili (Parco Ticino, Eupolis Lombardia / Università Insubria, Fondazione Lombardia per l'Ambiente e Regione Lombardia RIPORTANO INFORMAZIONI E TRAGGONO CONCLUSIONI DIFFERENTI relativamente alla presenza di brughiera e soprattutto all'idoneità ecologica per l'habitat della brughiera, rispetto a quanto presentato dal proponente.
- L'idoneità ecologica delle aree di brughiera di Malpensa non va confusa con la attuale presenza di aree di brugo siano esse degradate o ben conservate.
- Il territorio 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. L'estensione dell'habitat della brughiera nel territorio lombardo si è fortemente contratta nel corso degli ultimi decenni, a vantaggio del bosco. Ciò in ragione di alcune caratteristiche specifiche, in particolare la connotazione antropogenica dell'habitat, essendosi la brughiera originata a seguito della rimozione della copertura forestale preesistente e mantenuta, successivamente, mediante l'esercizio del pascolo e con pratiche regolari di taglio e/o incendio, allo scopo di contenere la progressiva ricolonizzazione da parte della vegetazione arborea e arbustiva
- Le aree di brughiera "degradata" andrebbero recuperate e non cementificate semplicemente perché definite degradate dal proponente.

- La situazione attuale di degrado è recuperabile e/o migliorabile con una corretta manutenzione naturalistica dell'area, attraverso il mantenimento della struttura aperta e l'arretramento delle dinamiche di forestazione, tramite lo sfalcio e l'eliminazione degli esemplari arborei, in particolare delle specie alloctone di Robinia pseudoacacia e Prunus serotina che tendono a soffocare il brugo.
- Il recupero delle aree degradate è possibile, prova ne è che il programma di recupero fa parte dei promessi programmi di manutenzione di SEA per le aree adiacenti all'ampliamento della cargo city (108 Ha che non verranno annessi al sedime aeroportuale).
- Il Master Plan 2035 propone invece la trasformazione irreversibile di una zona meritevole di riconoscimento SIC/ZPS. La cementificazione di 40 Ha di habitat di brughiera (4030) equivale alla distruzione definitiva di gran parte dei terreni idonei allo sviluppo della stessa.
- Il bilancio finale sarà quindi uguale a 40 Ha di consumo di suolo con alta idoneità ecologica per la brughiera.
- Secondo il proponente l'habitat 4030 che sarà distrutto, costituisce lo 0,67% di quello presente nella Regione Lombardia, non è però evidenziato un fattore molto importante e cioè che l'habitat di brughiera di Malpensa è l'unico di pianura ed è quello più a sud della Regione Lombardia, come evidenziato dalla Fig 40 dell' INT-001 di SEA.
- Questi ambienti, assieme ai lembi residuali di baragge piemontesi, costituiscono un nucleo isolato a sud delle Alpi di un tipo vegetazionale caratteristico dell'Europa occidentale e centro-settentrionale; la loro scomparsa in pianura padana comporterebbe non solo un arretramento del fronte delle *lowland heathlands*, famose nel centro e nord Europa, ma anche la definitiva scomparsa di forme vegetali ed animali uniche.
- La cementificazione di 40 Ha con l'insediamento di un'aviosuperficie per operazioni di aeromobili, oltre alla distruzione della brughiera, comporterebbe inoltre un inevitabile danno alle specie floristiche e faunistiche di particolare importanza conservazionistica, ricordiamo solo, per quanto concerne l'avifauna, 230 specie presenti nell'area, delle quali 79 nidificanti e 61 di interesse comunitario, inoltre per i lepidotteri la *Coenonympha oedippus*, considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione ed inclusa nell'allegato II e IV. Quest'area presenta un valore di diversità specifica tra i più elevati in Lombardia.

- Anche da un punto di vista paesaggistico, l'habitat 4030 sarà irrimediabilmente deturpato dall'impatto visivo degli enormi capannoni della cargo city costruiti a ridosso della brughiera.



SI RAMMENTA 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, dopo la procedura di Infrazione 2012/4096, **un'ulteriore procedura di infrazione comunitaria legata a Malpensa con potenziali sanzioni da parte della Commissione Europea.**

2. ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

PRESO ATTO che

L'analisi della alternativa per l'espansione della cargo city in Area 2 e Area 2A (area a sud ovest interna al sedime) è stata scartata per "la preclusione di utilizzo futuro delle aree per il potenziamento delle infrastrutture di volo e, quindi, contrasto con la pianificazione di sviluppo nazionale degli aeroporti"

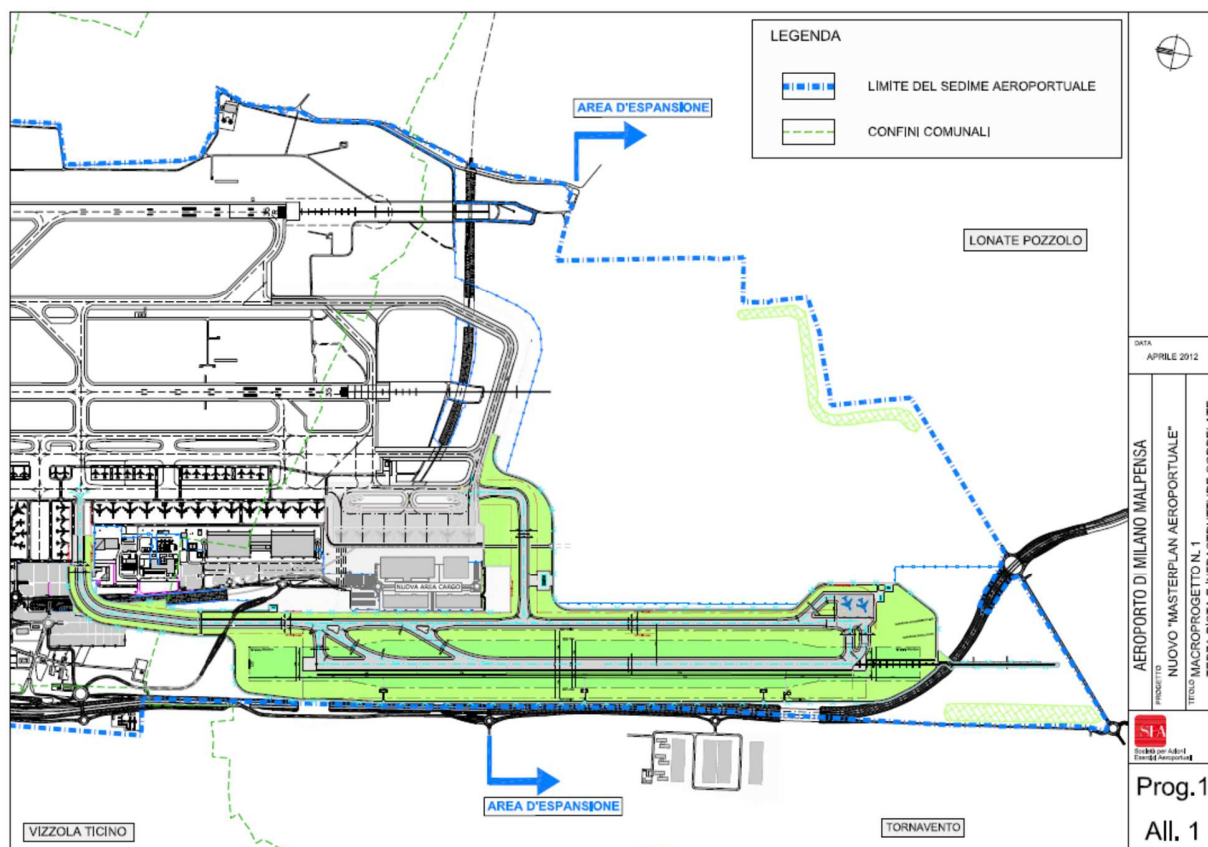
Ipotesi di sviluppo

**Area 2A – sviluppo a Sud-Ovest
Ipotesi di sviluppo infrastrutturale estesa**



SI EVIDENZIA che

Il potenziamento delle infrastrutture di volo citato nell'All.20 può solo fare riferimento all'ipotesi di costruzione di una terza pista come descritto nel precedente Master Plan (estratto di seguito) che ha come unica possibilità di posizionamento la brughiera a sud di Malpensa che in questo caso verrebbe completamente distrutta, compresa la Via Gaggio, fino alla statale 336.



Mappa estratta dalle integrazioni di SEA al precedente master plan
Approfondimenti Progettuali - Aprile 2012

Scartare l'ipotesi della realizzazione dell'espansione della cargo city in Area 2 e Area 2A a favore dell'Area 7 provocherebbe quindi:

- Consumo di 40 Ha di terreno di grande valenza ambientale al di fuori del sedime aeroportuale.
- Ulteriore diminuzione dell'habitat di brughiera esistente e frammentazione della rete ecologica.

Inoltre, come purtroppo già accaduto negli ultimi anni, si potrebbe riproporre l'ostacolo da parte di Regione Lombardia alle necessarie attività di manutenzione di tutte le aree di brughiera esistenti attualmente incluse nelle brughiera di Malpensa e Lonate e descritte nella proposta di riconoscimento SIC/ZPS del Parco Ticino.

Quanto sopra al fine di permettere un ulteriore degrado anche delle aree di brughiera oggi ben conservate che potrebbero in futuro essere interessate dalla costruzione di una terza pista.

Dal punto di vista del proponente, un ulteriore impoverimento dell'habitat di brughiera di tutta l'area a sud dell'aeroporto potrebbe essere importante in vista di una futura Valutazione di Impatto Ambientale per la costruzione di una terza pista.

3. RUMORE AERONAUTICO

SI EVIDENZIA la grande preoccupazione delle nostre Amministrazioni e di tutti i Cittadini, relativa alla prospettata triplicazione nel 2035 dei voli ALL CARGO, in particolar modo di quelli notturni, in quanto la quasi totalità dei voli notturni (5,2% del totale decolli giornalieri da Malpensa) decolla in direzione sud sorvolando i nostri Comuni.

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.

Al di là dei tecnicismi, segnaliamo che il buonsenso vuole che il livello di disagio della popolazione non vada valutato sul calcolo delle medie del rumore della giornata aumentate di 10dB, ma debba essere valutato in base ai veri picchi di rumore, ovvero, in base a quante volte, ogni notte, una persona viene svegliata da un cargo a pieno carico in decollo, cosa che soprattutto d'estate con le finestre aperte avviene con grandissima frequenza.

Questo è ciò che conta, perché è provato da numerosi studi, già citati nelle nostre osservazioni del 2020, che a lungo andare i continui risvegli notturni arrecano un danno effettivo e siano un reale pericolo per la salute dei nostri cittadini.

A titolo di esempio alleghiamo tabella contenuta nella relazione della campagna di monitoraggio del rumore aeroportuale condotta da ARPA nel territorio di Turbigo, nel periodo compreso tra luglio 2020 – giugno 2021. Se è vero che la media giornaliera è di 59,3 dB, segnaliamo che i picchi riportati nel grafico che arrivano anche a valori oltre gli 80 dB, ancorché oltre i 70 dB.

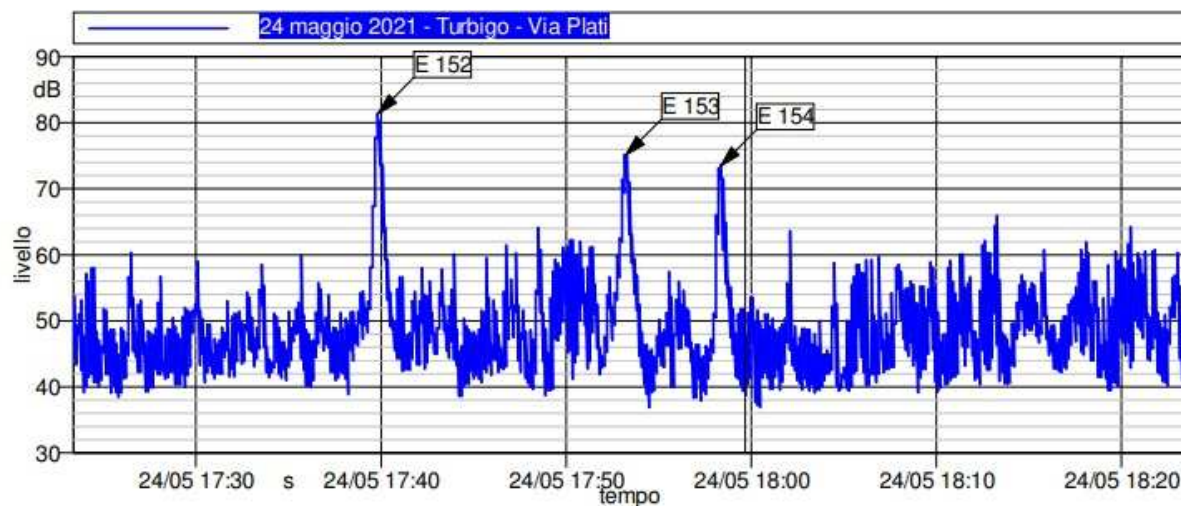


Figura 3: identificazione di tre eventi sonori correlati a sorvoli per la centralina di via Plati

Ancora, riportiamo grafico relativo all'intera giornata del 24 maggio 2021 dove si segnalano i picchi oltre i 70dB durante la notte.

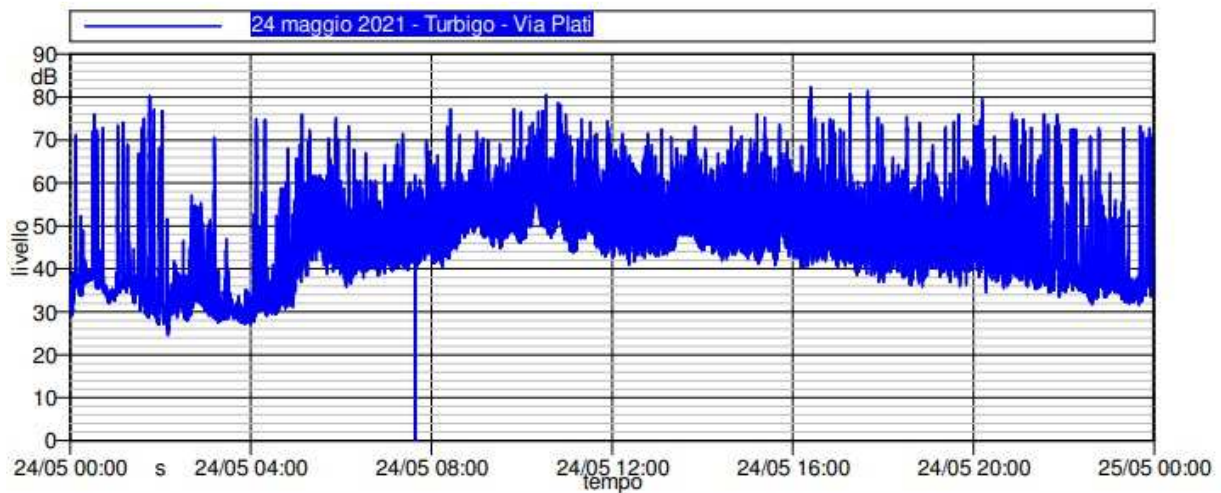


Figura 2: Time History relativa ai livelli di Leq per un giorno di misura

Quanto sopra è confermato dalla pronuncia del Consiglio di Stato n.1534 del 5/3/2019 che prevede che sia possibile vietare o limitare il volo notturno a seguito dell'accertamento dei superamenti e di effettivo inquinamento acustico.

Ribadiamo che anche prima della pronuncia del Consiglio di Stato n.1534 del 5/3/2019, il divieto generalizzato per i movimenti aerei su tutti gli aeroporti civili dalle ore 23 alle ore 6, imposto dal regolamento valido fino a quella data (DPR 11.12.97 n.496 e DPR 09.11.99 n.476) non è mai stato rispettato.

Considerate le condizioni del nostro territorio, già critiche a causa dei decolli notturni che da anni stanno togliendo il sonno a migliaia di Cittadini, si ritiene la triplicazione di questi non sopportabile dalle popolazioni dei Comuni a sud dell'aeroporto.

SCENARIO 2018 - BASELINE

Di seguito lo scenario 2018, già insostenibile a Nosate, Turbigo e alcune zone di Castano Primo e Robecchetto con Induno a causa dei numerosi decolli notturni.

Tabella 2-2, Composizione della flotta per lo scenario di riferimento LVA - 2018 (588 ops/giorno)

CATEGORIA	%	Ops diurne Arr	Ops diurne Dec	Ops notturne Arr	Ops notturne Dec
PASSEGGERI	91,99%	242	261	28	9
ALL CARGO	5,40%	11	11	5	5
AVIAZIONE GENERALE	2,61%	7	7	0	0
Totale	100,00%	260	279	34	15

Tabella 2-11, Composizione della flotta per lo scenario di baseline LAeq (588 ops/giorno)

CATEGORIA	%	Ops diurne Arr	Ops diurne Dec	Ops notturne Arr	Ops notturne Dec
PASSEGGERI	91,94%	231	253	40	17
ALL CARGO	5,86%	10	11	7	7
AVIAZIONE GENERALE	2,20%	6	6	1	1
Totale	100,00%	247	270	47	24

SI EVIDENZIA che

la popolazione dei nostri Comuni attualmente impattata non viene considerata nelle tabelle dell'Allegato 21

Tabella 2-16, Popolazione esposta ai diversi livelli LVA, Comuni Sud e Totale

LIVELLI	Lonate P.	Castano P.	Nosate	Turbigo	Robecchetto	TOTALE
65-75	105	0	0	0	0	225
60-65	235	66	0	601	0	1.099
Totale	340	66	0	601	0	1.324

IN PARTICOLARE

A titolo di esempio seguendo un approccio scientifico (verifica dei modelli matematici con le evidenze sperimentali), analizzeremo quanto riportato nell' Allegato 21 delle Risposte alle richieste di integrazioni e approfondimenti del Masterplan 2035. Il dato da monitorare è l'Lvaeq per il territorio di Turbigo (Livello di valutazione del rumore aeroportuale) espresso in decibel [dBA], e calcolato a partire dai picchi di rumore correlati ai sorvoli aerei delle tre settimane a maggior traffico individuate nei tre quadrimestri febbraio-maggio, giugno-settembre e ottobre-gennaio.

Il metodo seguito consiste nel riportare alcune porzioni significative di dati e tabelle dell' Allegato 21 (con indicati i riferimenti di pagina) e successivamente confrontarli con i dati

sperimentali acquisiti durante la campagna di rilevamento condotta da Arpa Lombardia, su richiesta del Comune di Turbigo, dall' Aprile 2018 fino all' Ottobre successivo.

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

1) Dalla pag 24, Allegato 21.

"... La valutazione degli impatti di una infrastruttura aeroportuale è svolta innanzitutto determinando l'esposizione della popolazione in termini di numero di persone sottoposte ai diversi livelli LVA. Nella seguente tabella, per ciascuno dei comuni limitrofi, è riportata la stima della popolazione presente nelle fasce 60-65 dB(LVA) e 60-75 dB(LVA) nello scenario di baseline."

Tabella 2-15, Popolazione esposta ai diversi livelli LVA, Comuni Nord

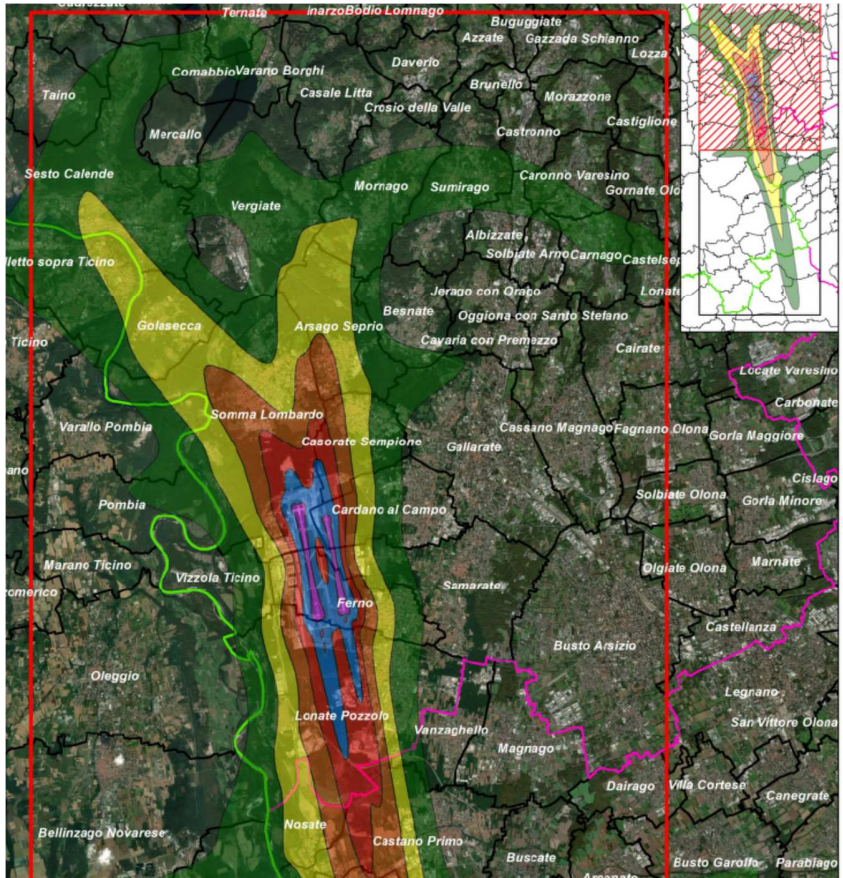
LIVELLI	Somma L.	Arsago S.	Casorate S	Cardano	Samarate	Ferno	Golasecca
65-75	120	0	0	0	0	0	0
60-65	150	0	22	0	0	25	0
Totale	270	0	22	0	0	25	0

Tabella 2-16, Popolazione esposta ai diversi livelli LVA, Comuni Sud e Totale

LIVELLI	Lonate P.	Castano P.	Nosate	Turbigo	Robecchetto	TOTALE
65-75	105	0	0	0	0	225
60-65	235	66	0	601	0	1.099
Totale	340	66	0	601	0	1.324

"Come si può osservare in termini di esposizione, il carico maggiore è sostenuto dai comuni di Somma Lombardo e Lonate Pozzolo dove una parte della popolazione è interessata da livelli superiori a 65 dB(LVA)."

Commento: Come si può evincere il dato del solo Comune di Turbigo (601 in giallo), per quanto riguarda l' esposizione della popolazione a livelli di rumore aeroportuale 60-65 dBA, è nettamente superiore ai dati dei paesi di Somma Lombardo e Lonate Pozzolo (in verde). Quindi affermare che *"...il carico maggiore è sostenuto dai comuni di Somma Lombardo e Lonate Pozzolo..."* è una conclusione **MACROSCOPICAMENTE ERRATA.**



AEROPORTO DI MILANO - MALPENSA



**CURVE DI ISOLIVELLO
DELL'INDICE LAEQ NOTTURNO
(RUMORE AERONAUTICO)
INQUADRAMENTO AREA NORD**

SCENARIO BASELINE

SCALA :
1:106.000
(in formato A3)

OGGETTO :
Studio specialistico
a supporto della
componente RUMORE
- SORGENTE AERONAUTICA -

ALLEGATO :
III
TAVOLA :
7

AUTORI :
Fausto Tassan
Diego Salvi



LEGENDA

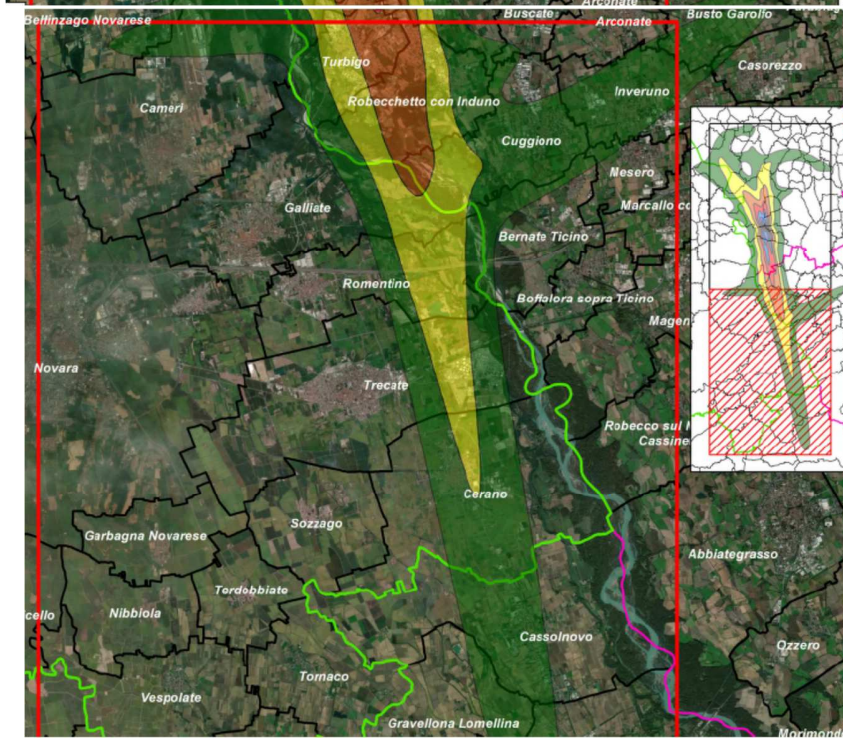
FASCIA COMPRESA TRA LE CURVE DI:

- LAeq 40 - 45 [dB(A)]
- LAeq 45 - 50 [dB(A)]
- LAeq 50 - 55 [dB(A)]
- LAeq 55 - 60 [dB(A)]
- LAeq 60 - 70 [dB(A)]
- LAeq maggiore o uguale a 70 [dB(A)]

LIMITI AMMINISTRATIVI :

- Confini comunali
- Confini provinciali
- Confini regionali
- Area di ingrandimento

BASE CARTOGRAFICA : Esri World Imagery
AEROPORTO DI MILANO - MALPENSA



**CURVE DI ISOLIVELLO
DELL'INDICE LAEQ NOTTURNO
(RUMORE AERONAUTICO)
INQUADRAMENTO AREA SUD**

SCENARIO BASELINE

SCALA :
1:106.000
(in formato A3)

OGGETTO :
Studio specialistico
a supporto della
componente RUMORE
- SORGENTE AERONAUTICA -

ALLEGATO :
III
TAVOLA :
8

AUTORI :
Fausto Tassan
Diego Salvi



LEGENDA

FASCIA COMPRESA TRA LE CURVE DI:

- LAeq 40 - 45 [dB(A)]
- LAeq 45 - 50 [dB(A)]
- LAeq 50 - 55 [dB(A)]
- LAeq 55 - 60 [dB(A)]
- LAeq 60 - 70 [dB(A)]
- LAeq maggiore o uguale a 70 [dB(A)]

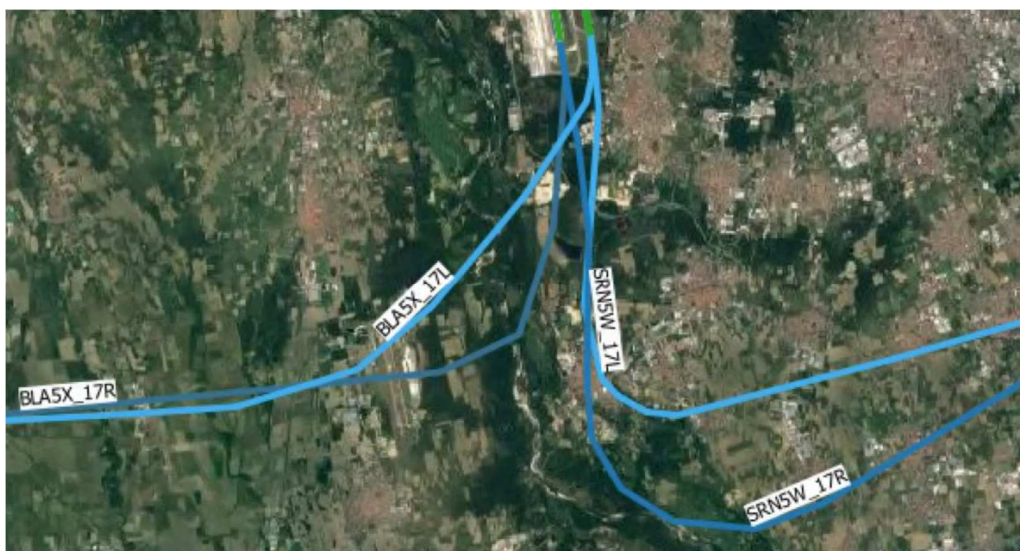
Relativamente ai decolli verso sud, nelle integrazioni di Novembre 2021 si dichiara:

Nosate (MI). L'abitato di Nosate vede dei potenziali superamenti solo in periodo notturno, per le stesse ragioni di cui sopra. Questi si verificano su ampie porzioni dell'abitato nelle aree in Classe 2 che si estendono al di fuori del centro paese (in prossimità del Municipio) posto invece in Classe 3.

Castano Primo (MI). Il comune di Castano Primo, estendendosi, come Lonate Pozzolo, da est a ovest, è interessato dal sorvolo degli aeromobili in avvicinamento sulle piste 35 così come da quello degli aeromobili in decollo dalle piste 17. Il centro abitato si trova tuttavia in una posizione laterale, a est, rispetto agli assi pista e alle rotte e non vede pertanto potenziali superamenti nei due periodi di osservazione se non nella zona limitata da via Campania, via della Meridiana e via Tevere, che posta in Classe 3 ricade entro la curva isofonica dei 50 dB(LAeq) notturni.

Turbigo (MI) e Robecchetto con Induno (MI). I centri abitati di questi due comuni sono prossimi agli assi delle piste dell'aeroporto di Malpensa ma trovandosi a circa 10 chilometri dalle testate 35 vedono potenziali superamenti solo in periodo notturno quando si sentono maggiormente gli effetti delle partenze verso sud. Risultano marcati (superiori a 5 dB(A)) quelli in aree poste in Classe 2 nel quadrante fra la SS341, via Matteotti e la linea ferroviaria a Turbigo. Così come si evidenziano, ma sono inferiori ai 5 dB(A), quelli che si hanno in aree poste in Classe 3 comprese entro la curva isofonica dei 50 dB(LAeq), a Robecchetto.

Quanto qui sopra dichiarato e mostrato nello scenario Baseline Tavola 7, tende a minimizzare il problema, in realtà i decolli verso sud sulle suddette rotte impattano pesantemente gli abitati di Nosate (che viste le dimensioni non ha zone al di fuori del centro paese), di Turbigo, di Robecchetto con Induno e di Castano Primo (non il centro città ma ampie zone residenziali verso Turbigo).



I decolli BLA5X_17L e BLA5X_17R passano in pieno sopra l'abitato di Nosate, i decolli SRN5W_17L e SRN5W_17R impattano i Comuni di Turbigo, Robecchetto con Induno e Castano Primo.

A tal proposito nelle integrazioni di Novembre 2021 mancano le battute radar per i decolli verso sud (quelle verso nord ci sono), inoltre gli schemi di dispersione mostrano come i voli non sorvolino sempre le zone prestabilite dalle rotte di uscita.

IN PARTICOLARE facendo sempre riferimento alla pag 26, Allegato 21 e
in particolare all'affermazione:

"Turbigo (MI) e Robecchetto con Induno (MI). I centri abitati di questi due comuni sono prossimi agli assi delle piste dell'aeroporto di Malpensa ma trovandosi a circa 10 chilometri dalle testate 35 vedono potenziali superamenti solo in periodo notturno quando si sentono maggiormente gli effetti delle partenze verso sud. Risultano marcati (superiori a 5 dB(A)) quelli in aree poste in Classe 2 nel quadrante fra la SS341, via Matteotti e la linea ferroviaria a Turbigo. Così come si evidenziano, ma sono inferiori ai 5 dB(A), quelli che si hanno in aree poste in Classe 3 comprese entro la curva isofonica dei 50 dB(LAeq), a Robecchetto."

91	Sc. dell'Infanzia v.Plati	TURBIGO	1	56,94	6,94	54,12	14,12
92	Scuola Materna	TURBIGO	1	50,09	0,09	50,29	10,29
93	Asilo Nido "La Fata Turchina"	TURBIGO	1	50,72	0,72	50,54	10,54
96	Sc. Secondaria di 1° grado "Don Gnocchi"	TURBIGO	1	52,13	2,13	51,57	11,57

Commento: L' unica centralina di acquisizione dati è stata installata, come precedentemente affermato, presso la Scuola dell'infanzia durante il periodo Aprile-Ottobre 2018. Quindi confronteremo il valore di Lvaeq stimato teorico di 56,94 dBA (giallo) con quello rilevato sperimentalmente durante la campagna d' acquisizione.

Le rilevazioni della campagna sono riportate nella tabella sottostante da cui si evince, inequivocabilmente, che 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 **60,5 dB(A)**.

Commento: risulta quindi evidente che l'impatto acustico del rumore dovuto ai sorvoli sulla zona a sud dell'aeroporto, che coinvolge porzione rilevante del territorio del Comune di Turbigo, è caratterizzato da livelli di rumore tali da determinare un Lvaeq maggiore di 60 dBA **NETTAMENTE SUPERIORE** a quanto ipotizzato teoricamente ossia 56,94 dBA. Pertanto i modelli matematici utilizzati nell'Allegato 21, per quanto riguarda il territorio di Turbigo e più in generale quelli posti a sud dell'aeroporto, **SOTTOSTIMANO** l'esposizione al rumore aeroportuale delle popolazioni residenti con notevole disagio delle medesime.

SCENARIO 2035

Lo scenario 2035 prevede la triplicazione dei decolli notturni più rumorosi (ALL CARGO).

Tabella 2-19, Composizione della flotta per lo scenario 2035 LVA (840 ops/giorno)

CATEGORIA	%	Ops diurne Arr	Ops diurne Dec	Ops notturne Arr	Ops notturne Dec
PASSEGGERI	85,56%	330	350	32	11
ALL CARGO	12,64%	36	36	18	18
AVIAZIONE GENERALE	1,81%	7	7	1	0
Totale	100,00%	373	393	51	28

Tabella 2-20, Composizione della flotta per lo scenario 2035 LAeq (840 ops/giorno)

CATEGORIA	%	Ops diurne Arr	Ops diurne Dec	Ops notturne Arr	Ops notturne Dec
PASSEGGERI	85,56%	308	338	53	23
ALL CARGO	12,64%	30	31	21	20
AVIAZIONE GENERALE	1,81%	7	7	1	1
Totale	100,00%	345	376	74	43

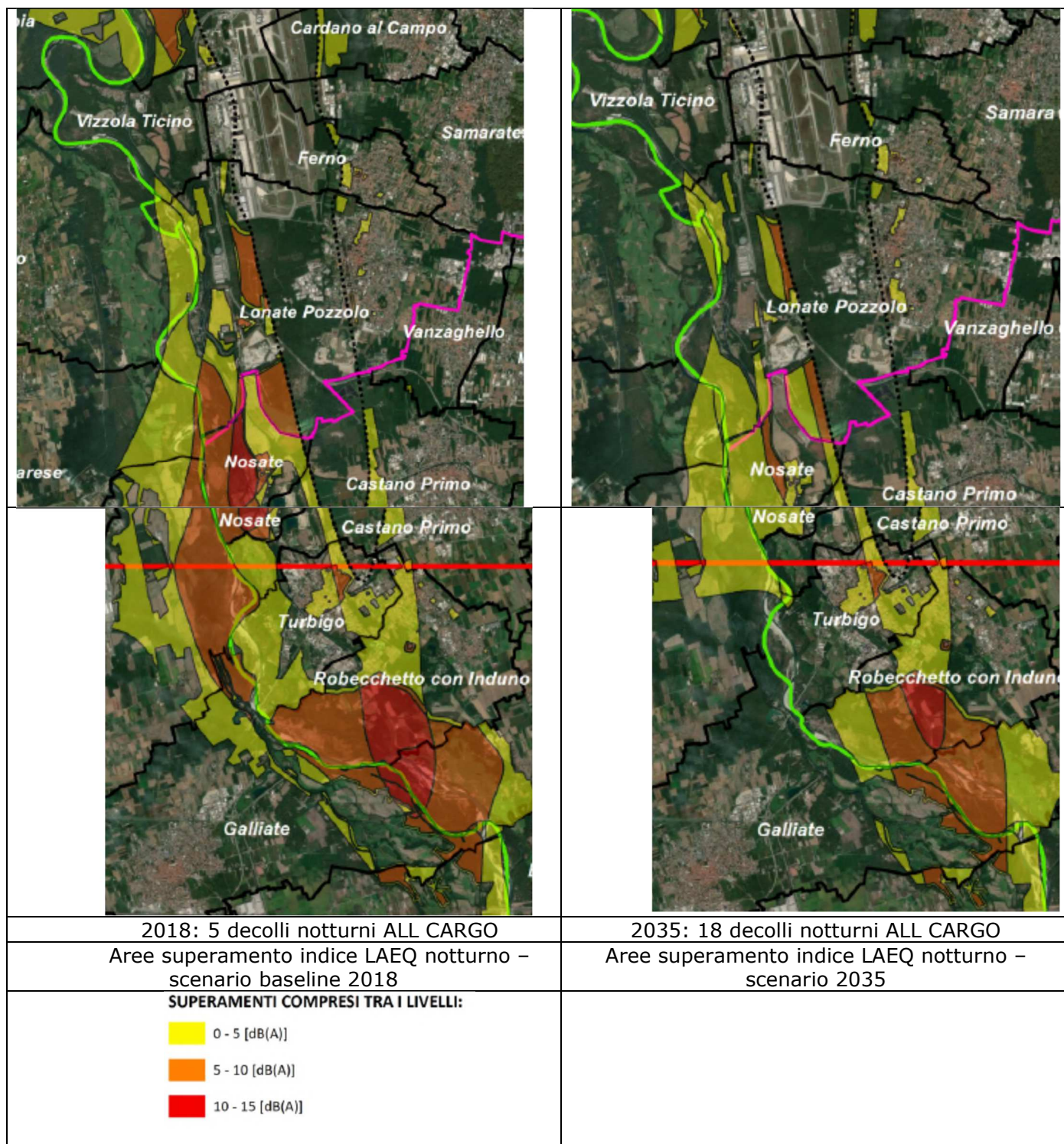
SI EVIDENZIA che

stranamente **la popolazione dei nostri Comuni impattata dal rumore non solo non viene considerata nelle tabelle dell'Allegato 21, ma diminuisce nonostante la triplicazione dei decolli notturni dal 2018 al 2035.**

Tabella 2-29, Popolazione esposta ai diversi livelli LVA, Comuni Sud e Totale

LIVELLI	Lonate P.	Castano P.	Nosate	Turbigo	Robecchetto	TOTALE
65-75	99	0	0	0	0	219
60-65	223	31	0	229	0	666
Totale	322	31	0	229	0	885
2035-18	-18	-35	0	-372	0	-439

Di seguito il confronto delle mappe di superamento indice LAEQ notturno 2018-2035



In pratica si mostra come la triplicazione di voli notturni (ALL CARGO) porterà nel 2035 a una riduzione delle di aree superamento indice LAEQ notturno.

sulla base delle mappe SI SOTTOLINEA come

almeno per onestà intellettuale sia veramente difficile credere che la triplicazione di voli notturni (ALL CARGO) possa portare a una riduzione delle di aree superamento indice LAEQ notturno, così come mostrato da SEA nelle mappe dell'Allegato 21.

Il proponente fra l'altro non dettaglia la quantità dei nuovi modelli di aerei considerati in uso nello scenario al 2035 con i relativi livelli certificativi di rumore nelle fasi di "approach" and "take off".

Il proponente si limita a dire che:

-Nel segmento a medio-lungo raggio, si assisterà a un importante rinnovo delle flotte con l' introduzione di nuovi airframe e motorizzazioni a basso impatto ambientale. Per tener conto di tali aspetti, nel valutare lo scenario al 2035 si è considerato un nuovo fleetmix con la sostituzione degli aeromobili più vecchi.

-Lo schema di replacement degli aeromobili è stato impostato sulla base delle informazioni reperibili su riviste di settore, molto spesso attingendo da dichiarazioni formali dei responsabili commerciali delle compagnie aeree, e online sui documenti cosiddetti di Outlook dei principali costruttori aeronautici, Boeing e Airbus.

Prendiamo atto della riduzione di 3 dB registrata in decollo dalle centraline di Arsago e Casorate, ma **ribadiamo che aerei miracolosi tali da portare ad una riduzione del rumore notturno, nonostante la triplicazione dei voli non esistono, nemmeno nella testa degli ingegneri di Boeing e Airbus.**

infine SI EVIDENZIA

che gli studi di SEA considerano il solo rumore aeronautico al quale va aggiunto il traffico veicolare e soprattutto ferroviario che impatta anche di notte i Comuni di Turbigo e Castano Primo con il passaggio dei treni merci sulla direttrice Busto Arsizio-Novara.

Per quanto sopra È POSSIBILE AFFERMARE che:

Le valutazioni effettuate da SEA con le Integrazioni di Novembre 2021, in merito agli effetti della sottrazione dell'habitat di interesse comunitario, sono inesatte e, conseguentemente, anche le conclusioni a cui lo studio arriva.

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 Ticino sacrificando una delle zone più importanti di territorio ad alta idoneità ecologica per l'habitat di brughiera, impedendone il recupero 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.

Lo studio di incidenza e purtroppo anche le integrazioni del Novembre 2021 non tengono 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, liquidando l'argomento con il semplice fatto che tale riconoscimento non è attualmente nei programmi di Regione Lombardia.

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

L'esclusione dell'ipotesi di alternativa progettuale all'interno dell'area 2/2A prospetta possibili futuri ampliamenti a sud dell'aeroporto, sempre all'interno dell'habitat di brughiera con conseguente definitiva distruzione della stessa (possibile futura costruzione della terza pista). Questa ipotesi potrebbe anche portare a un ulteriore stato di degrado "volontario" della brughiera di Malpensa e Lonate esistente per facilitare futuri fini espansionistici.

Si ritiene che SEA nello Studio di Impatto Ambientale non abbia valutato correttamente l'impatto del rumore notturno a seguito della triplicazione dei voli notturni 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 la triplicazione dei voli notturni non sopportabile dalle popolazioni dei Comuni a sud dell'aeroporto.

Per tutti 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 procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035"

ALLEGATO:

Oggetto: 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 Ticino, nel comune di Lonate Pozzolo (VA) per quanto riguarda il trattamento delle acque reflue. Il depuratore in questione ha una potenzialità di 450.000 abitanti equivalenti, servendo 27 comuni del varesotto, tra cui Gallarate, Busto Arsizio e lo stesso scalo di Malpensa. Gli scarichi di tale depuratore vengono immessi nel Canale Industriale, a cavallo tra il territorio del Comune di Nosate (MI) e il Comune di Lonate Pozzolo (VA).

Fin dall'inizio della sua entrata in funzione, ha dimostrato di non essere in grado di sopperire alle funzioni per cui era stato dimensionato in origine: oltre al cattivo odore avvertibile nei pressi della struttura (lungo la SS336, tra le uscite di Lonate Pozzolo e Vanzaghella) e alle schiume presenti nei pressi dello scarico, anche i prelievi condotti da ARPA hanno dimostrato il superamento di alcuni parametri, come BOD₅, COD, SST e escherichia Coli (anno 2020). A causa di tali malfunzionamenti, già in passato tale depuratore 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. Inoltre, Città Metropolitana ha diffidato la gestione del depuratore, che da Prealpi Servizi è passata, nel 2020, ad ALFA S.R.L. Nonostante quest'ultima si sia impegnata in un'operazione di revamping nei prossimi anni, si nota dalle analisi condotte nel canale industriale 2021 che, sebbene alcuni parametri siano rientrati nei limiti di legge, altri invece permangono sopra la soglia consentita (come Escherichia Coli). A fronte di ciò, è innegabile che un potenziamento di Malpensa andrà a sovraccaricare maggiormente il depuratore di Sant'Antonino e a peggiorare ulteriormente la qualità delle acque in uscita dallo stesso. Acque che, a valle del Canale Industriale, diventano irrigue con una fitta rete di canali secondari. E' quindi evidente che i territori lambiti da tali acque non possano continuare a sopportare ulteriori peggioramenti derivanti da un ampliamento massivo di Malpensa, sia dal punto di vista ambientale, che anche sanitario e turistico. Si fa presente che gli scarichi nel Canale industriale sono prossimi alla pista ciclabile del Parco Ticino, che mette in comunicazione la città di Milano con il Lago Maggiore ed è frequentata da numerosi ciclisti e turisti durante l'anno. Inoltre, il maleodore di tale scarico permane spesso nelle acque fino ai paesi come Turbigo (MI), in cui frequentemente affiorano schiume o tracce oleose che deturpano il paesaggio e rendono vano ogni tipo di sforzo nel valorizzare le bellezze storiche e ambientali circostanti.

L'ampliamento di Malpensa quindi non può non prendere in considerazione anche tale aspetto, che impatta in un territorio già colpito da un notevole inquinamento acustico e che non può continuare a tollerare supinamente ulteriori soprusi.