

Gruppo Civico
sìAmo Turbigo
Renata Cerutti
Sindaco

OSSERVAZIONI AL MASTERPLAN 2035 PER L'AEROPORTO MILANO MALPENSA



Sommario

Elenco delle Figure.....	1
Introduzione	2
Impatto ambientale, sociale e culturale	2
Acque	3
Parco del Ticino, Biodiversità SIC e ZPS	3
Rumore	6
Impatto sanitario	7
Infrastrutture	9
Sorvoli sopra Turbigo.....	10
Conclusioni.....	12
Sitografia e riferimenti.....	13

Elenco delle Figure

Figura 1- Area SIC/ZPS individuata nella proposta del Parco del Ticino.....	3
Figura 2 - Ambiti vegetazionali del SIC/ZPS	4
Figura 3 - Coenonympha Oedippus – Foto Parco del Ticino.....	5
Figura 4 - Popolazione esposta ai diversi livelli LVA, Comuni Sud e Totale	6
Figura 5 - Recettori sensibili: Scenario di baseline traffico aeronautico - Livelli LAeq diurni e notturni e margini (delta) rispetto ai limiti di classe.....	6
Figura 6 - Recettori sensibili: Scenario 2035 traffico aeronautico - Livelli LAeq diurni e notturni e margini (delta) rispetto ai limiti di classe	7
Figura 7 - Popolazione esposta ai diversi livelli LVA bel 2035, Comuni Sud e Totale	7
Figura 8 - Conclusione indagine epidemiologica	8
Figura 9 - Indagine epidemiologica, Tabella 1	8
Figura 10 - Indagine epidemiologica, Tabella 2	8
Figura 11 - Flussogramma originato e destinato a Malpensa ore di punta (veic. eq/ora) - Scenario di Progetto Base 2035.....	9
Figura 12 - dettaglio del flussogramma 2035, area di Turbigo.....	10
Figura 13 - Ubicazione delle aziende identificate come RIR nell'intorno aeroportuale	11
Figura 14 - Volo DO441 dell'8 dicembre 2021, ore 1:43.....	12

Introduzione

Questo documento raccoglie le osservazioni redatte dal gruppo civico turbighese “sìAmo Turbigo – Renata Cerutti Sindaco”.

Nella sua stesura, si è partiti dalla documentazione disponibile sul sito del Ministero della Transizione Ecologica e disponibile nella sezione dedicata alla VIA dell’Aeroporto di Milano Malpensa – Masterplan 2035.

Ci si è concentrati sugli aspetti legati all’allargamento verso sud del sedime aeroportuale dello scalo della brughiera e sugli impatti che un aumento del traffico cargo avrà sul territorio turbighese.

Impatto ambientale, sociale e culturale

La “Ipotesi di sviluppo a Sud (Area 7)” avanzata da SEA nell’*Allegato 2* presenta notevoli e gravi impatti dal punto di vista ambientale, sociale e culturale.

Dal punto di vista ambientale, l’area identificata si inserisce nel contesto della “brughiera del Gaggio”, area di primaria importanza dal punto di vista della biodiversità ed al centro di un importante lavoro di recupero e riscoperta dal punto di vista storico e culturale. L’ambiente presente oggi è frutto dell’interazione secolare tra l’attività dell’uomo e l’azione della natura: questo ha portato alla nascita di un habitat unico, rappresentato appunto dalla brughiera del Gaggio, la brughiera più meridionale d’Europa. Questo contesto è fondamentale per la biodiversità, come testimoniato dalla presenza della *Coenonympha Oedippus*, la farfalla europea più minacciata di estinzione ad oggi. Uno dei suoi ultimi habitat naturali si trova proprio nella brughiera di Malpensa sulla via Gaggio; un’alterazione di tale ambiente e/o del suo intorno sarebbe di una gravità capitale, con tutto quello che ne potrebbe conseguire per la biodiversità ed il riconoscimento Mab (Man and Biosphere) del Parco del Ticino.

L’area identificata come “Area 7” è stata definita come un’area di “brughiera degradata”, definizione che tuttavia non ha mai trovato riscontro e supporto nell’operato di enti come il Parco del Ticino.

Assumendo, per assurdo, che questa definizione possa essere assunta per plausibile, testimonierebbe come l’ambiente che circonda lo scalo di Malpensa presenti già un degrado ambientale che dovrebbe mettere in guardia su qualsiasi forma di ulteriore espansione del sedime su aree verdi.

In più, assumendo per vera tale definizione, si richiamerebbe l’attenzione sulla necessità della manutenzione dell’ambiente del Gaggio; per far recuperare “integrità” all’area definita come “degradata” basterebbe mettere in atto interventi conservativi, andando a contrastare la diffusione di specie arboree aliene all’habitat delle brughiere. L’identificazione di un’area di pregio come “degradata” non implica automaticamente la sua sacrificabilità, ma al contrario richiede un intervento diretto e mirato per il suo ripristino.

Per quanto riguarda gli aspetti socio culturali, è bene sottolineare che tutta l’area del Gaggio è diventata un museo a cielo aperto. Recentemente, sono stati installati pannelli informativi destinati ai più giovani; in tal modo si sta creando consapevolezza nei cittadini di domani della ricchezza ed unicità del territorio del Gaggio.

Lungo la via Gaggio è inoltre possibile incontrare installazioni che testimoniano la vita contadina dei secoli passati nell’alta pianura padana. In aggiunta, si è provveduto ad un lavoro di recupero per quanto riguarda le vestigia del campo di aviazione che ha occupato l’area del Gaggio, da inizi ‘900 fino agli anni della seconda guerra mondiale. Tutti questi itinerari sono fortemente interconnessi tra di loro, rendendo l’intera area del Gaggio un polo attrattivo per tutti gli abitanti della zona e non solo. Questi anni di pandemia hanno reso tutti più consapevoli dell’importanza di avere spazi all’aperto di cui poter usufruire durante il proprio tempo libero; l’intervento previsto va nella direzione diametralmente opposta: si priverebbe la collettività di un’area di ben 900.000 metri quadri e di questi ne verrebbero edificati più di un terzo (393.000 metri quadri pari a circa quaranta campi da calcio).

Acque

Si è ben consapevoli del fatto che SEA non abbia nessun ruolo nella gestione del depuratore di Sant'Antonino; tuttavia si è consci del notevole impatto che lo stesso scalo di Malpensa ha sull'impianto di depurazione. L'incidenza degli scarichi della sola SEA è inferiore al 5% della capacità depurativa in termini di Abitanti Equivalenti (si veda il documento *INT-007*): un ventesimo del depuratore di Sant'Antonino è dedicato al funzionamento dello scalo di Malpensa, non una percentuale trascurabile.

Per tali motivi, considerando che la valutazione dell'impatto del Master Plan 2035 non è stata eseguita, si ritiene fondamentale un approfondimento in merito per pianificare al meglio con Regione Lombardia e con l'Ente gestore del depuratore l'ammmodernamento dell'impianto di Sant'Antonino, in modo che possa soddisfare al meglio le esigenze di tutti i suoi utenti e quindi anche quelle dell'aeroporto di Malpensa, soprattutto in ottica di sviluppi futuri dello scalo.

Si ricorda che il depuratore di Sant'Antonino ha il proprio scarico nel Canale Industriale che, pochi chilometri più a sud, conferisce le proprie acque nel Naviglio Grande. Eventuali, e non auspicabili, malfunzionamenti avrebbero quindi effetti lungo l'intera asta del Naviglio Grande, ovvero fino alla Darsena di Porta Ticinese sita nel Comune di Milano.

Parco del Ticino, Biodiversità SIC e ZPS

Lo scalo di Malpensa si inserisce all'interno del Parco del Ticino che nel 2002 ha ottenuto il riconoscimento di Riserva della Biosfera nell'ambito del Programma Man and Biosphere (MAB) dell'Unesco. Dopo un primo ampliamento riconosciuto nel 2014, a luglio 2018 è stata designata la Riserva Ticino Val Grande Verbano, quale ulteriore ampliamento della Riserva Valle del Ticino sino al confine svizzero.

La presenza di un ricco e variegato insieme di ecosistemi, in molti casi ben conservati, fa sì che nel Parco sia presente un patrimonio di biodiversità che non ha eguali in Pianura Padana: ad oggi, sono state censite 6.235 specie

- regno animale: 3.264
- regno vegetale: 1.585
- regno dei funghi: 1.386.

permettendo il riconoscimento nel Parco di ben 14 Zone Speciali di Conservazioni (ZSC) e 1 Zona di Protezione Speciale (ZPS) ai sensi delle Direttive Habitat e Uccelli (Rete Natura 2000)

In questo contesto si inserisce la proposta fatta nel 2011 dal Parco del Ticino per istituire il SIC/ZPS "Brughiere di Malpensa e Lonate" (Figura 1). Proposta inviata a Regione Lombardia in data 25 ottobre 2011 e non ancora accolta.

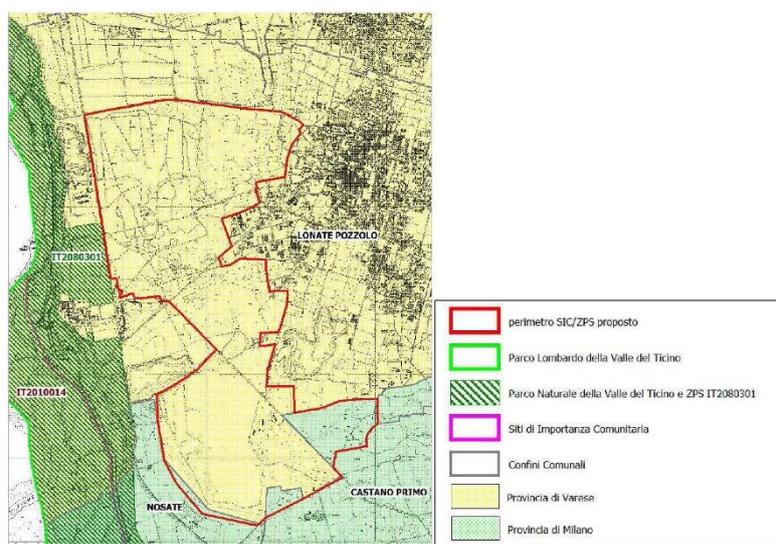


Figura 1- Area SIC/ZPS individuata nella proposta del Parco del Ticino

L'area è completamente inserita all'interno del Parco del Ticino e confina ad ovest direttamente con l'area a Parco Naturale e con la ZPS IT2080301 Boschi del Ticino.

La parte della zona superiore, rappresenta inoltre una *buffer zone* con la suddetta ZPS e rappresenta un corridoio ecologico nevralgico per il collegamento Nord- Sud lungo l'asse del fiume Ticino e la parte ed Est-Ovest ricompresa tra la vallata del Ticino e le reti ecologiche minori sparse nel basso varesotto come quelle lungo i fiumi Arno, Tenore, Rile e Olona.

Da un punto di vista tecnico, secondo la nomenclatura europea abbiamo questi habitat di Interesse Comunitario:

- 4030 – Lande Secche Europee: 133,4 ettari
- 6510 – Praterie magre: 2,99 ettari
- 9160 – Querceti di Farnia: 50,32 ettari
- 9190 – Vecchi querceti acidofili: 37,20 ettari.

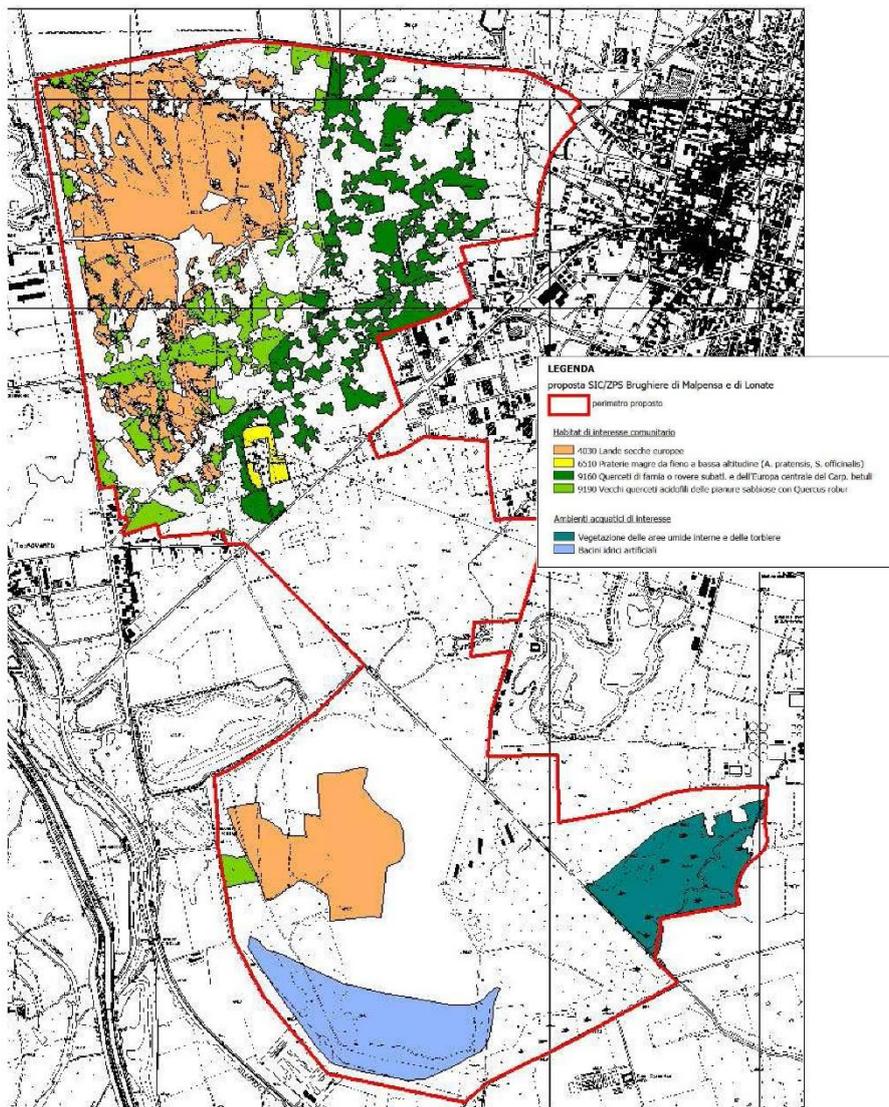


Figura 2 - Ambiti vegetazionali del SIC/ZPS

L'area individuata per l'espansione del sedime aeroportuale è identificata dalla normativa europea come "4030 *lande secche europee*". L'Habitat 4030 *Lande Secche Europee* presente nella proposta di SIC avanzata dal Parco del Ticino è di fondamentale importanza: come già detto in precedenza, queste sono le ultime zone di brughiera a sud della catena delle Alpi e ciò diviene di vitale importanza affrontando il tema della conservazione e valorizzazione ambientale a livello europeo. Emerge in maniera emblematica come queste aree costituiscano un vero habitat unico e raro. Da recuperare piuttosto che cementificare.

L'unicum rappresentato dalle brughiere poste a sud di Malpensa, è testimoniata dalla presenza di una popolazione relitta numerosa del lepidottero *Coenonympha Oedippus* (Figura 3), la farfalla europea più minacciata di estinzione (inclusa nell'Allegato II della Direttiva Habitat). La specie è stata trovata in riproduzione in brughiera, fra il 2009 e il 2013 per ben quattro anni di fila, come accertato da ricercatori italiani e dai rilevatori dell'organizzazione internazionale *Butterfly Conservation Europe*.



Figura 3 - *Coenonympha Oedippus* – Foto Parco del Ticino

Questa popolazione rappresenta un vero unicum a livello europeo: la letteratura scientifica segnala inoltre che le altre popolazioni rilevate in Europa purtroppo sono andate incontro ad estinzione locale. Le uniche due popolazioni vitali numerose si trovano qui in Italia, in una piccola porzione nella zone delle baragge piemontesi (Riserva Naturale delle Baragge) e quella più numerosa appunto nella zona della Brughiera di Malpensa.

Un'alterazione dell'habitat di questo coleottero potrebbe avere gravi effetti sulla conservazione di questa specie e quindi sulla biodiversità. Si potrebbero inoltre aprire scenari gravosi per la collettività come le Procedure di Infrazione Europee.

Nel caso di riconoscimento del SIC/ZPS "Brughiere di Malpensa e Lonate" e del relativo piano di gestione, il Parco del Ticino avrebbe tutti gli strumenti per valorizzare e mantenere le aree identificate come "Lande Secche Europee", provvedendo per esempio ad estirpare quelle specie arboree (prunus e robinia in primis) che soffocano il brugo. Questo a tutto vantaggio della biodiversità e, al tempo stesso, allontanando l'ipotesi di Procedure di Infrazione Europea.

Rumore

Turbigo è fortemente impattata a livello sonoro dai velivoli in partenza ed arrivo a Malpensa; prendendo come riferimento i dati forniti nell'*Allegato 21* in riferimento allo scenario baseline (ovvero lo scenario medio annuo del 2018), si evince che 601 abitanti sono esposti ad un livello di LVA compreso tra i 60 e 65 dB (si veda Figura 4). Considerando che Turbigo nel 2018 contava 7.192 abitanti, ciò significa che più dell'8% della popolazione turbighese era esposta ad un considerevole livello di LVA.

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

Figura 4 - Popolazione esposta ai diversi livelli LVA, Comuni Sud e Totale

In aggiunta a questo si deve anche considerare che i recettori sensibili presi in esame (istituti scolastici e casa di riposo) sono fortemente impattati dai sorvoli dei velivoli diretti e in partenza da Malpensa; questo è ben evidente dai dati riportati in Figura 5, che mostra i livelli LAeq per i ricettori turbighesi nel 2018, in buona parte oltre i limiti prestabiliti. Ciò può avere effetti significativi e negativi sul livello di apprendimento dei giovani, vista la prolungata esposizione all'inquinamento acustico.

Sfortunatamente i dati elaborati in previsione del 2035, sono peggiorativi per le strutture turbighesi, come evidenziato in Figura 6; a questo si deve aggiungere il fatto che alcuni recettori sono esposti a molteplici fonti di inquinamento acustico. Questo è il caso della scuola primaria in via Giulio Cesare che sorge nelle immediate vicinanze della linea ferroviaria Novara – Saronno – Seregno. Tale linea ferroviaria, negli ultimi mesi sta conoscendo un traffico merci via via crescente, anche in correlazione con l'incremento dei voli cargo su Malpensa; si può quindi ipotizzare che andando verso lo scenario 2035, aumentando il traffico dei treni merci aumenterà ancora, con tutto quello che ne consegue a livello di inquinamento acustico e non solo.

NUM	DENOMINAZIONE	COMUNE	CLASSE	Limite Diurno	Limite Notturno	LAEQ_D(dB)	delta	LAEQ_N(dB)	delta
84	Sc. Infanzia Secondo Mona - Mezzana	SOMMA LOMBARDO	2	55	45	54.42	-0.58	49.68	4.68
85	Ospedale A. Bellini	SOMMA LOMBARDO	2	55	45	53.73	-1.27	47.94	2.94
86	Sc. Infanzia A. Galli	SOMMA LOMBARDO	3	60	50	52.4	-7.6	45.7	-4.3
87	Asilo Nido comunale "Gemma Missaglia"	SOMMA LOMBARDO	2	55	45	54.69	-0.31	47.72	2.72
88	Asilo Nido e Scuola dell'Infanzia "Polvere di Stelle"	SOMMA LOMBARDO	4	65	55	61.3	-3.7	54.5	-0.5
89	Centro di Formazione Professionale "Ticino- Malpensa"	SOMMA LOMBARDO	3	60	50	52.59	-7.41	45.64	-4.36
90	Sc. Infanzia A. Buratti	SOMMA LOMBARDO	2	55	45	55.45	0.45	48.53	3.53
91	Scuola dell'Infanzia v. Plati	TURBIGO	1	50	40	56.94	6.94	54.12	14.12
92	Scuola Materna	TURBIGO	1	50	40	50.09	0.09	50.29	10.29
93	Asilo Nido "La Fata Turchina"	TURBIGO	1	50	40	50.72	0.72	50.54	10.54
94	Scuola Primaria v. G. Cesare	TURBIGO	1	50	40	49.73	-0.27	49.97	9.97
95	Casa di riposo "S. Edoardo"	TURBIGO	4	65	55	52.32	-12.68	51.02	-3.98
96	Scuola Secondaria di 1° grado "Don Gnocchi"	TURBIGO	1	50	40	52.13	2.13	51.57	11.57
97	Asilo Infantile Parrocchiale San Giuseppe	VERGIATE	3	60	50	46.49	-13.51	39.41	-10.59

Figura 5 - Recettori sensibili: Scenario di baseline traffico aeronautico - Livelli LAeq diurni e notturni e margini (delta) rispetto ai limiti di classe

NUM	DENOMINAZIONE	COMUNE	CLASSE	Limite Diurno	Limite Notturmo	LAEQ_D(dB)	delta	LAEQ_N(dB)	delta
84	Sc. Infanzia Secondo Mona - Mezzana	SOMMA LOMBARDO	2	55	45	53.64	-0.78	49.67	-0.01
85	Ospedale A. Bellini	SOMMA LOMBARDO	2	55	45	52.98	-0.75	47.77	-0.17
86	Sc. Infanzia A. Galli	SOMMA LOMBARDO	3	60	50	51.71	-0.69	45.24	-0.46
87	Asilo Nido comunale "Gemma Missaglia"	SOMMA LOMBARDO	2	55	45	54.32	-0.37	47.12	-0.6
88	Asilo Nido e Scuola dell'Infanzia "Polvere di Stelle"	SOMMA LOMBARDO	4	65	55	61.83	0.53	53.93	-0.57
89	Centro di Formazione Professionale "Ticino- Malpensa"	SOMMA LOMBARDO	3	60	50	52.11	-0.48	45.07	-0.57
90	Sc. Infanzia A. Buratti	SOMMA LOMBARDO	2	55	45	55.15	-0.3	47.89	-0.64
91	Scuola dell'Infanzia v.Plati	TURBIGO	1	50	40	57.5	0.56	53.22	-0.9
92	Scuola Materna	TURBIGO	1	50	40	50.55	0.46	47.89	-2.4
93	Asilo Nido "La Fata Turchina"	TURBIGO	1	50	40	51.21	0.49	48.31	-2.23
94	Scuola Primaria v.G. Cesare	TURBIGO	1	50	40	50.18	0.45	47.53	-2.44
95	Casa di riposo "S. Edoardo"	TURBIGO	4	65	55	52.74	0.42	49.17	-1.85
96	Scuola Secondaria di 1° grado "Don Gnocchi"	TURBIGO	1	50	40	52.63	0.5	49.52	-2.05
97	Asilo Infantile Parrocchiale San Giuseppe	VERGIATE	3	60	50	45.29	-1.2	38.58	-0.83

Figura 6 - Recettori sensibili: Scenario 2035 traffico aeronautico - Livelli LAeq diurni e notturni e margini (delta) rispetto ai limiti di classe

I dati presentati propongono uno scenario 2035 con meno Turbighesi impattati da un elevato livello di inquinamento acustico (come presentato in Figura 7).

Tutto questo non è veritiero, in considerazione dell'aumento dei voli previsti dal Master Plan 2035, soprattutto dei voli all-cargo notturni che saranno più del triplo rispetto alla baseline del 2018.

La riduzione di rumore prospettata da SEA non è credibile, nemmeno con un possibile ma non certo, ammodernamento delle flotte attualmente utilizzate dai vari vettori aeronautici.

Inoltre rimangono preoccupanti i dati relativi ai recettori sensibili, per i quali si richiede un approfondimento maggiore andando a considerare tutte le forzanti effettivamente agenti.

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

Figura 7 - Popolazione esposta ai diversi livelli LVA bel 2035, Comuni Sud e Totale

Impatto sanitario

La presenza di un'infrastruttura rilevante a livello globale come lo scalo di Malpensa ha effetti molto significativi sulla popolazione del territorio circostante il sedime aeroportuale. Tali effetti sono illustrati, anche se parzialmente, nell'*Allegato 22*. Questo infatti, se da un lato presenta uno storico degli agenti inquinanti e fornisce un modello previsionale futuro per gli stessi, dall'altro manca di analisi storica dello stato di salute del territorio, limitandosi a presentare una fotografia dei dati del 2018 con relativa proiezione al 2035.

Per avere un effettivo riscontro dello stato di salute del territorio, si rende necessaria un'indagine epidemiologica, sulla scorta di quanto fatto dall'A.S.L. di Varese nel 2011 che, analizzando i dati dal 1997 al 2009, riuscì a fornire l'andamento di patologie respiratorie nei comuni del CUV e negli altri comuni dell'ASL. Tale indagine portò a conclusioni significative, riportate in Figura 8, Figura 9 e Figura 10.

Nella tabella 1 sono riportati i numeri assoluti di questo monitoraggio. Come si può osservare, la popolazione nel CUV è aumentata in 13 anni del 9,2% (8,0% nell'ASL); dal 1997 al 2009, i decessi per tutte le cause nel CUV sono aumentati del 4,0% (aumentano del 4,3% nell'ASL), quelli per malattie respiratorie aumentano del 54,1% (14,0% nell'ASL); i ricoveri per tutte le cause nel CUV sono aumentati in 13 anni del 2,8% (-4,6% nell'ASL), quelli per malattie respiratorie aumentano del 23,8% (7,8% nell'ASL).

Nella tabella 2 sono riportati i tassi per 1.000 abitanti di mortalità e ospedalizzazione. Come si può osservare, dal 1997 al 2009 il tasso di mortalità per tutte le cause nel CUV è diminuito del 4,8% (3,4% nell'ASL), quello per malattie respiratorie aumenta del 41,1% (5,6% nell'ASL); il tasso di ospedalizzazione per tutte le cause nel CUV diminuisce in 13 anni del 5,8% (diminuisce dell'11,6% nell'ASL), quello per malattie respiratorie aumenta del 13,4% (diminuisce dello 0,2% nell'ASL).

In sintesi si osserva nel CUV un maggior aumento della popolazione ed una maggiore richiesta di ricoveri rispetto all'ASL; quanto al tasso di ricovero e al tasso di mortalità per malattie respiratorie, se è vero che si registra nel tempo un aumento, bisogna sottolineare che i valori sono quasi costantemente al di sotto di quelli dell'ASL. Inoltre, nel CUV rispetto all'ASL, la mortalità standardizzata (ossia aggiustata per età) risulta più elevata del 2% per tutte le cause e meno elevata dell'11% per malattie respiratorie.

Figura 8 - Conclusione indagine epidemiologica

TABELLA 1 – Monitoraggio epidemiologico di dati demografici, di mortalità e di ricovero nei Comuni del CUV – Numeri assoluti

Popolazione													Variazione 2009/1997		
Comune	Anno												Assoluta	%	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Comuni del CUV	82032	82244	82452	83181	83963	83917	84315	85569	86130	86919	87958	88799	89541	7509	9,2
Altri Comuni dell'ASL	729693	731673	734044	738361	740013	744016	749503	756628	762573	768541	775245	782459	787137	57444	7,9
ASL	811725	813917	816506	821522	823576	827933	833818	842197	848703	855580	863203	871268	878678	64953	8,0

Decessi per tutte le cause													Variazione 2009/1997		
Comune	Anno												Assoluta	%	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Comuni del CUV	733	752	781	742	706	799	794	701	726	751	772	808	762	29	4,0
Altri Comuni dell'ASL	6966	6886	6914	6756	6833	6986	7481	6625	7126	6885	7184	7286	7272	304	4,4
ASL	7701	7638	7695	7498	7539	7734	8255	7326	7852	7636	7956	8094	8034	333	4,3

Decessi per malattie respiratorie													Variazione 2009/1997		
Comune	Anno												Assoluta	%	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Comuni del CUV	37	49	31	52	31	40	83	37	59	49	55	69	57	20	54,1
Altri Comuni dell'ASL	447	428	489	505	492	583	787	485	607	514	573	589	495	48	10,7
ASL	484	479	540	559	523	623	830	532	666	583	628	658	552	68	14,0

Ricoveri per tutte le cause													Variazione 2009/1997		
Comune	Anno												Assoluta	%	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Comuni del CUV	14453	14227	14658	15049	15634	16647	16476	16827	16714	16712	15336	15187	14859	406	2,8
Altri Comuni dell'ASL	139054	138955	140637	139451	146392	147057	143742	144908	143973	144063	134119	133681	131655	-7399	-5,3
ASL	153507	153182	155233	154500	162026	163714	160218	161535	160687	160775	149455	148868	146514	-6993	-4,6

Ricoveri per malattie respiratorie													Variazione 2009/1997		
Comune	Anno												Assoluta	%	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Comuni del CUV	821	850	887	900	830	890	978	993	978	956	984	974	1016	195	23,8
Altri Comuni dell'ASL	9092	8770	9159	9328	9249	9194	9315	9295	9727	9453	9243	9530	9066	574	6,3
ASL	9913	9620	10046	10228	10079	10084	10293	10288	10705	10409	10227	10504	10082	789	7,8

Figura 9 - Indagine epidemiologica, Tabella 1

TABELLA 2 – Monitoraggio epidemiologico di dati di mortalità e di ricovero nei Comuni del CUV – Tassi per 1.000 abitanti

Tassi di mortalità per tutte le cause (x 1000 abitanti)													Variazione 2009/1997		
Comune	Anno												Assoluta	%	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Comuni del CUV	8,9	9,1	9,5	8,9	8,4	9,2	9,4	8,2	8,4	8,6	8,8	9,1	8,5	-0,43	-4,8
Altri Comuni dell'ASL	9,5	9,4	9,4	9,1	9,2	9,4	10,0	8,8	9,3	9,0	9,3	9,3	9,2	-0,31	-3,3
ASL	9,5	9,4	9,4	9,1	9,2	9,3	9,9	8,7	9,3	8,9	9,2	9,3	9,2	-0,32	-3,4

Tassi di mortalità per malattie respiratorie (x 1000 abitanti)													Variazione 2009/1997		
Comune	Anno												Assoluta	%	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Comuni del CUV	0,5	0,6	0,6	0,6	0,4	0,5	0,7	0,4	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,19	41,1
Altri Comuni dell'ASL	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	1,0	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8	0,6	0,02	2,7
ASL	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	1,0	0,6	0,8	0,7	0,7	0,8	0,6	0,03	5,6

Tassi di ospedalizzazione per tutte le cause (x 1000 abitanti)													Variazione 2009/1997		
Comune	Anno												Assoluta	%	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Comuni del CUV	176,2	173,0	178,1	181,0	187,1	198,4	195,4	194,3	194,1	192,3	174,4	171,0	165,9	-10,24	-5,8
Altri Comuni dell'ASL	190,6	189,9	191,6	188,9	197,8	197,7	191,8	191,5	188,8	187,4	173,0	170,8	167,3	-23,31	-12,2
ASL	189,1	188,2	190,2	188,1	196,7	197,7	192,1	191,8	189,3	187,9	173,1	170,9	167,1	-21,99	-11,6

Tassi di ospedalizzazione per malattie respiratorie (x 1000 abitanti)													Variazione 2009/1997		
Comune	Anno												Assoluta	%	
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Comuni del CUV	10,0	10,5	10,8	10,8	9,9	10,6	11,6	11,8	11,4	11,0	11,2	11,0	11,3	1,34	13,4
Altri Comuni dell'ASL	12,5	12,0	12,5	12,6	12,5	12,4	12,4	12,3	12,8	12,3	11,9	12,2	12,3	-0,18	-1,4
ASL	12,2	11,8	12,3	12,4	12,2	12,2	12,3	12,2	12,6	12,2	11,8	12,1	12,2	-0,03	-0,2

Figura 10 - Indagine epidemiologica, Tabella 2

Non si è in grado di imputare unicamente alle attività aeroportuali i dati "anomali" registrati nei comuni del CUV, ma tali dati (o meglio dati più aggiornati e riguardanti anche i comuni posti a sud dello scalo di Malpensa) devono essere considerati per valutare gli effetti di nuove forzanti sullo stato di salute della popolazione.

Infrastrutture

L'ampliamento del settore cargo di Malpensa avrà significativi impatti anche sul territorio circostante per quanto riguarda il traffico merci (sia su gomma che su ferro).

Per quanto riguarda il traffico su gomma, Turbigo rappresenta uno snodo molto importante per il traffico che collega Novara e il suo interporto con la stessa Malpensa sfruttando la Strada Statale 341. Nel progetto Malpensa 2000 di fine anni 1990 veniva citato un accordo Stato – Regione per l'esecuzione di adeguati collegamenti tra l'Interporto di Novara e Cargo City di Malpensa, adeguamenti che avrebbero riguardato in maniera significativa la Strada Statale 341; Anas aveva predisposto una progettazione di massima in cui si ipotizzava un nuovo ponte della Strada Statale 341 sul Ticino in quanto Ferrovie Nord avrebbero ridotto il carico stradale sul ponte dopo i previsti lavori di raddoppio della linea ferrata. Regione Piemonte ha seguito adeguamenti alla statale 341 sul proprio territorio in modo tempestivo e in rispetto a quanto accordato. Ad oggi invece, sul tratto lombardo non sono stati fatti interventi degni di nota e si è assistito unicamente a lavori di consolidamento del ponte della SS341 sul Ticino ma il transito sul ponte è stato limitato ad un peso di 20 tonnellate.

Questo è un aspetto cruciale se si punta sull'espansione del traffico cargo su Malpensa; nell'*Allegato 10* depositato presso il MITE sono riportati dei flussogrammi relativi ai volumi generati e destinati a Malpensa. Se si prendono in esame, ad esempio, i dati previsti per il 2035, a nostro avviso non sono stati valutati correttamente gli impatti sull'area del castanese.

Nella realtà di tutti i giorni solo una parte del traffico su gomma tra Malpensa e Novara sfrutta la tratta "canonica" A4-Strada Statale 336 dir: molti mezzi pesanti, all'altezza dell'uscita "Lonate Pozzolo" della SS336 dir, deviano su percorsi viabilistici secondari (più brevi) che sono stati solo parzialmente intercettati dallo studio presentato.

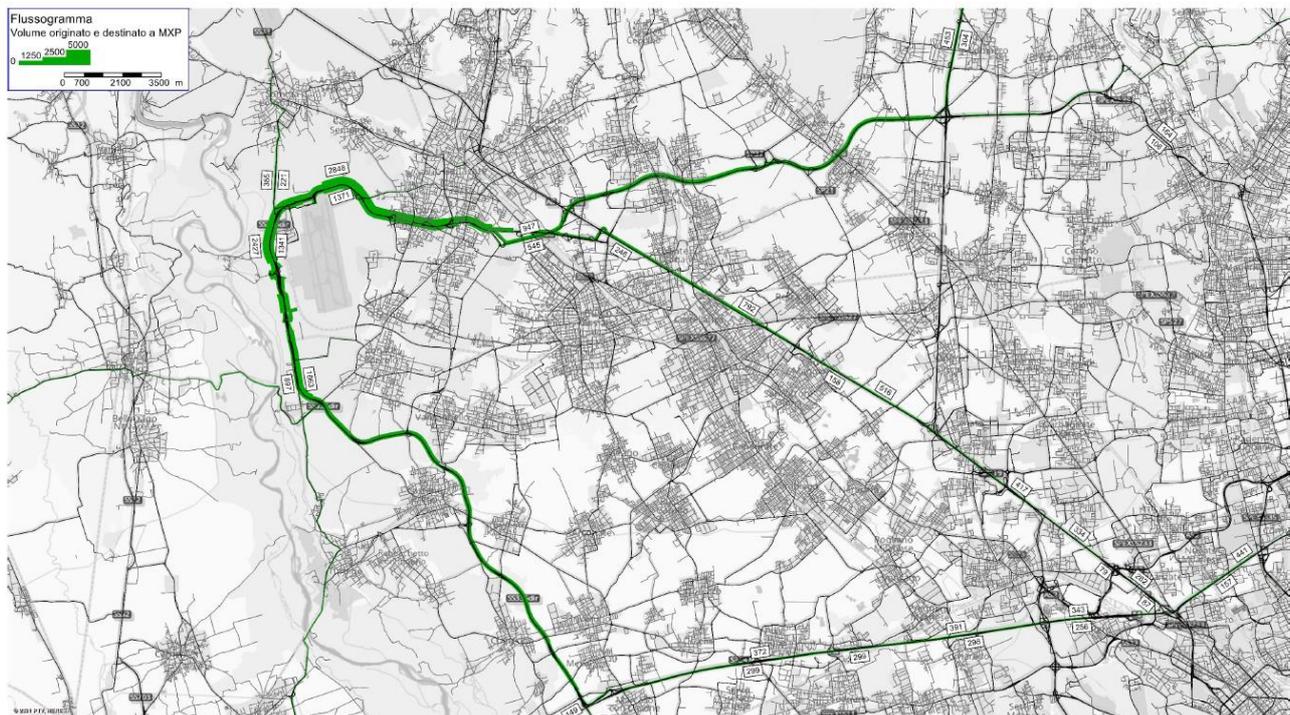


Figura 11 - Flussogramma originato e destinato a Malpensa ore di punta (veic. eq/ora) - Scenario di Progetto Base 2035

Lo scenario raffigurato in Figura 11 ed estratto dall'*Allegato 10* della documentazione depositata presso il MITE, prevede degli impatti unicamente lungo la Strada Provinciale 146 (Figura 12, linea gialla) mentre non sono previsti impatti sull'itinerario evidenziato in rosso in Figura 12. E' presumibile ipotizzare che la previsione fatta non andrà poi ad avere riscontro nella realtà, principalmente per due motivi. Il primo è legato agli ostacoli presenti lungo la Strada Provinciale 146: sono infatti presenti due strettoie, una in corrispondenza del ponte sul Canale Villoresi, l'altra all'altezza dell'abitato di Nosate: questi ostacoli rendono tale percorso non percorribile dal traffico pesante che quindi andrà a prediligere il tracciato evidenziato in rosso. Il secondo è legato invece alla natura del percorso evidenziato in rosso in Figura 12: risulta infatti molto più scorrevole ed attraversa un centro abitato (un quartiere

di Turbigo) solo nel suo tratto terminale. Già attualmente è evidente questa situazione: infatti se il percorso giallo conosce principalmente un traffico veicolare leggero, il tratto rosso invece è intensamente percorso da TIR, soprattutto in orario lavorativo.

Il potenziamento del comparto cargo a Malpensa andrà ad accentuare questa situazione mettendo in evidenza due aspetti critici del percorso rosso (già oggi evidenti):

- la ridotta carreggiata di parte di tale percorso che spesso costringe ad abbandonare la sede stradale per evitare incidenti con i mezzi pesanti
- l'attraversamento di un quartiere residenziale da parte di un numero sempre più elevato di TIR. Si fa presente che l'innesto tra via Lonate a Turbigo e la Strada Statale 341 (posto nel tratto terminale a sud del percorso rosso) è stato teatro di numerosi incidenti stradali in passato.

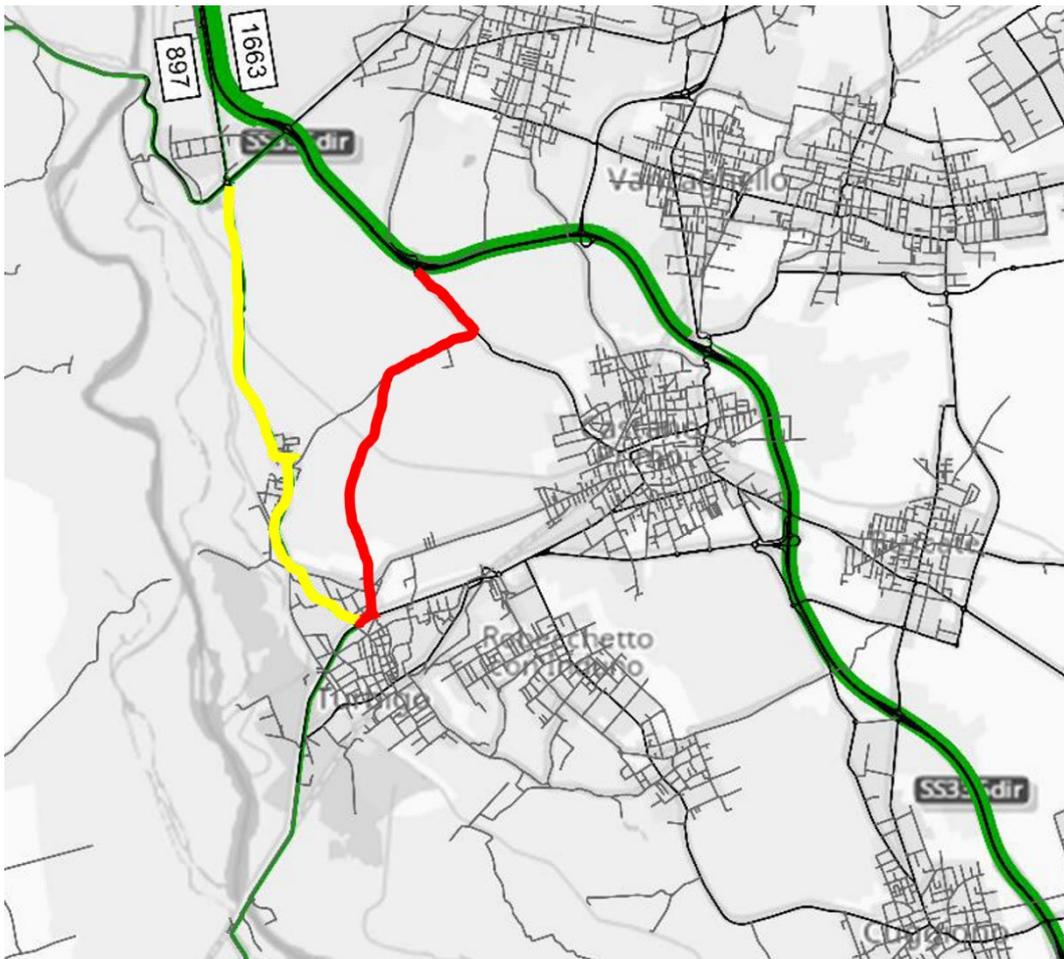


Figura 12 - dettaglio del flussogramma 2035, area di Turbigo

Sorvoli sopra Turbigo

L'espansione a sud del sedime aeroportuale evidenzia molteplici criticità, sia dal punto di vista antropico sia dal punto di vista naturalistico.

Per quanto riguarda gli aspetti antropici, si sottolinea che le aree poste a sud dello scalo di Malpensa sono intensamente abitate: qui si trovano nelle immediate vicinanze i comuni di Nosate, Castano Primo, Turbigo e Robecchetto con Induno (per un totale di più di 20.000 abitanti). Un avvicinamento del sedime aeroportuale a tali centri abitati può avere notevoli impatti sulla vita di tutti i giorni. A dimostrazione di ciò vi è il fatto che nei mesi appena precedenti l'apertura dell'Hub Malpensa sul finire degli anni '90 del secolo scorso, la Protezione Civile Lombarda ha organizzato, sul finale dei sentieri di discesa alle piste, nei territori dei comuni di Lonate Pozzolo, Castano Primo e Nosate, una simulazione di intervento per caduta di aeromobile. Questo perché dati statistici

individuano le citate zone ad alto rischio di incidenti. La protezione Civile ha ipotizzato di interessare gli ospedali di Somma Lombardo, Gallarate, Busto Arsizio, Cuggiono, Magenta, Novara per assicurare il pronto soccorso ad un alto numero di feriti. Sono state coinvolte le sezioni della Protezione Civile della Lombardia, con l'intervento finale dell'allora presidente Formigoni.

Si ricorda inoltre che nel Comune di Turbigo è sita la Centrale Termoelettrica Iren, attualmente posta a 9,5 chilometri dall'attuale sedime aeroportuale. Tale sito industriale è stato individuato nell'*Allegato 27* della documentazione depositata presso il MITE come stabilimento industriale a rischio incidente rilevante (Seveso). Se, da un lato, lo stabilimento di IREN Energia risulta appena al di fuori dalle curve di isorischio, dall'altro numerosi velivoli ne sorvolano le immediate vicinanze e, in taluni casi, le rotte passano al di sopra della proprietà IREN, come mostrato in Figura 14. Si ricorda che la Centrale Termoelettrica di proprietà IREN è dotata di camini alti 150 metri, aspetto non trascurabile nel caso in cui si valuti un'espansione verso sud del sedime aeroportuale di Malpensa.

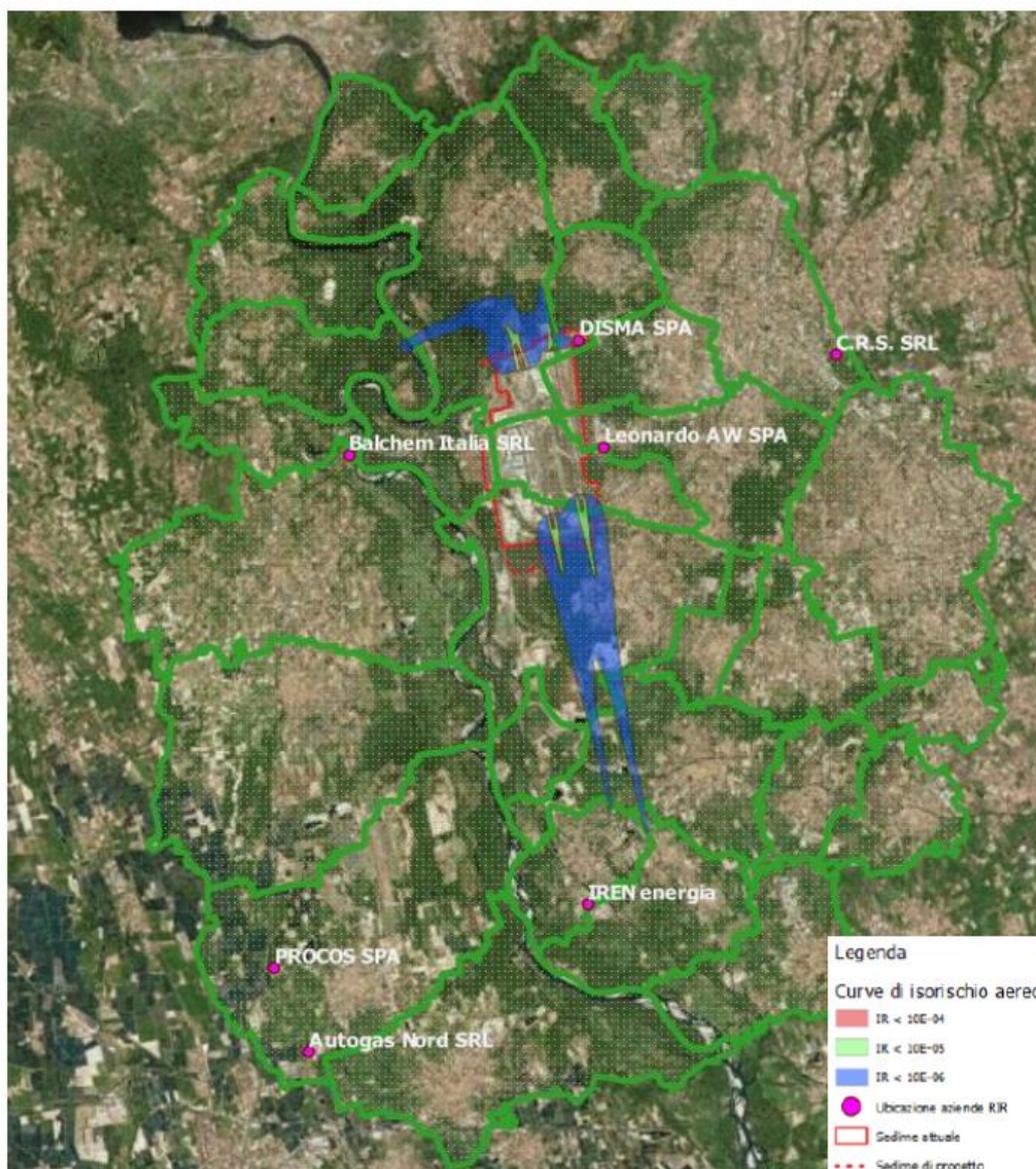


Figura 13 - Ubicazione delle aziende identificate come RIR nell'intorno aeroportuale

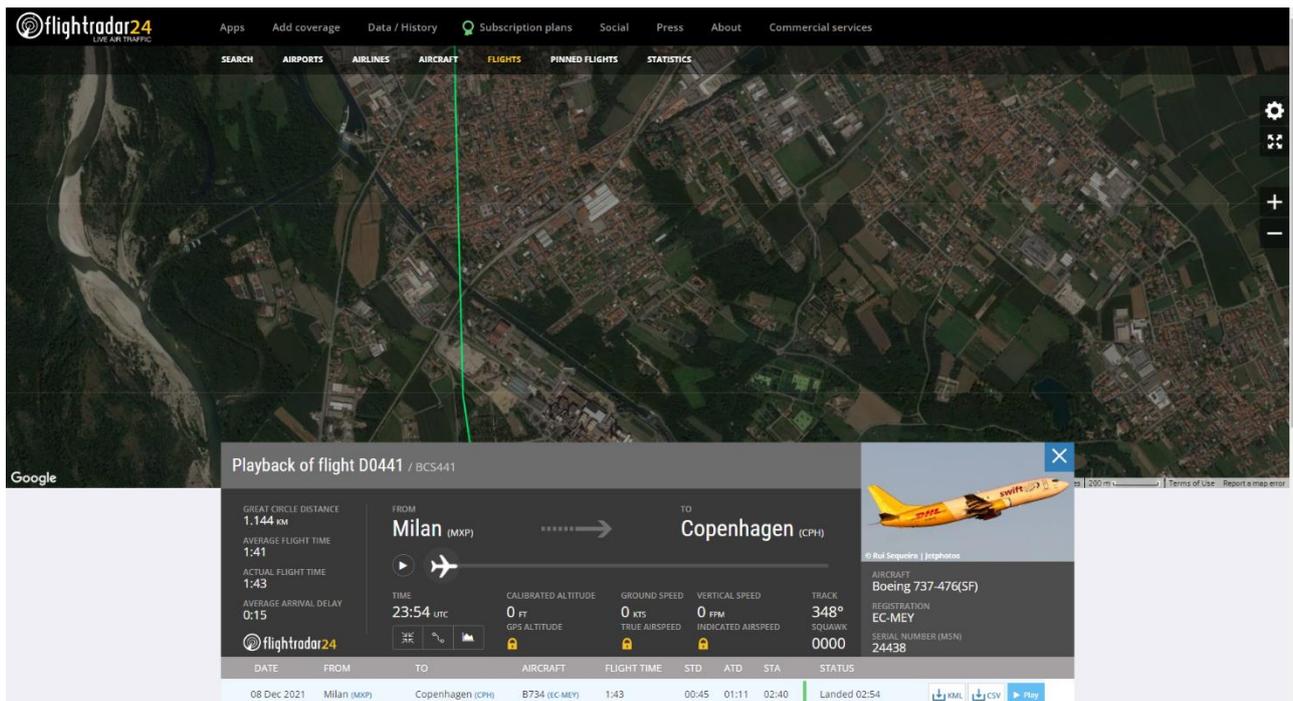


Figura 14 - Volo DO441 dell'8 dicembre 2021, ore 1:43

Ad aggiungersi al fattore antropico sopra esposto, vi è anche l'aspetto naturalistico: l'area a sud di Malpensa non può essere inclusa in futuri progetti di espansione del sedime aeroportuale in quanto rappresenta un *unicum* sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista storico-culturale (come ampiamente descritto nei paragrafi Impatto ambientale, sociale e culturale e Parco del Ticino, Biodiversità SIC e ZPS). Una modifica dell'habitat oggi presente andrebbe ad alterare in maniera considerevole l'attuale fragile equilibrio della brughiera del Gaggio minandone la biodiversità, con tutte le conseguenze che ne deriverebbero, sia a livello naturalistico che economico (procedure di infrazione).

Conclusioni

A valle di quanto esposto nei capitoli precedenti, si conclude che

- l'ipotesi di espandere Cargo City adottando l'ipotesi 7 (si veda *Allegato 2*) non può essere ritenuta sostenibile dal territorio in cui si inserisce, come ampiamente dimostrato. Infatti, si andrebbe a consumare più di 300.000 metri quadri di territorio vergine, privando la collettività di ben 900.000 metri quadri che oggi sono intensamente vissuti dalle comunità locali. A questo si aggiunge il fatto che si andrebbe ad attaccare l'habitat della *Coenonympha Oedippus*, minacciando la biodiversità, con tutto quello che ne potrebbe derivare per il Parco del Ticino e la collettività, rischiando di innescare scenari gravosi come l'avvio di una Procedura di Infrazione Europea.
- Si evidenzia che nell'intorno di Malpensa sono già presenti molti capannoni adeguati allo stoccaggio merci: è auspicabile che si valuti un loro recupero, magari puntando sulle aree dismesse, piuttosto che andare a cementificare aree verdi vergini.
- I recettori sensibili turbighesi (scuole e case di riposo) vedrebbero un peggioramento del livello di inquinamento sonoro, soprattutto notturno, a svantaggio della qualità di vita e della salute dei cittadini.
- L'aspetto sanitario merita un approfondimento: i dati dell'indagine epidemiologica eseguita dall'ASL di Varese nel 2011, fotografa una situazione molto delicata dal punto di vista sanitario, che merita maggiori indagini a verifiche. Per questo si ritiene necessario eseguire una VIS, Valutazione di Impatto Sanitario
- Si rende necessaria una valutazione seria dell'impatto dell'ampliamento dell'aeroporto sul Depuratore di Sant'Antonino, valutazione da eseguirsi anche con il supporto di ARPA, di Regione Lombardia e dell'ente

gestore del Depuratore, in modo tale che questo impianto possa gestire con successo un aumento del traffico sullo scalo della brughiera. Tale aspetto non è stato debitamente approfondito da SEA nelle integrazioni.

- I flussogrammi relativi all'aumento del traffico su gomma a seguito del Masterplan 2035 necessitano un approfondimento ed una verifica per quanto riguarda l'area del castanese.
- All'interno della documentazione messa a disposizione, non è emersa un'analisi approfondita e valida per quanto riguarda la tematica dell'intercollegamento tra la rete aeroportuale del Nord Italia e più precisamente tra gli aeroporti di Orio al Serio, Malpensa e Linate. Questo è un tema molto importante per il territorio e che attualmente vede come unica soluzione la presenza di bus navette o vetture. In generale, gli aeroporti considerati strategici per il Paese, sono collegati tra loro con una rete ferroviaria, situazione oggi assente: ciò determina una situazione che crea continue problematiche che anche nell'ottica della riduzione dei consumi di combustibili fossili dovrà essere corretta. La mancanza di questo tipo di collegamento genera più aspetti negativi: incertezza dei tempi di percorrenza sulla Tangenziale di Milano, inquinamento dovuto ai Bus e vetture che fanno la spola tra gli aeroporti. La voce costi di trasporto e le ore perse dovute ai ritardi sistematici diventano importanti nel costo totale di un volo, spesso il costo del trasferimento da e per l'aeroporto supera il costo del volo stesso. In un Master Plan che voglia essere utile al territorio, non può mancare la programmazione della costruzione a tempi ristretti di un intercollegamento ferroviario tra gli aeroporti citati. Tale processo dovrà ovviamente coinvolgere nella fase progettuale le comunità locali, al fine di creare un'opera utile e sostenibile dal territorio.

Per questo motivo, 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.

Sitografia e riferimenti

- <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7485/10821?Testo=&RaggruppamentoID=132#form-cercaDocumentazione>
- <https://www.parcoticino.it/>
- <https://vivaviaggio.wordpress.com/un-sic-e-per-sempre/>
- Monitoraggio e studi epidemiologici nei Comuni del CUV (Consorzio Urbanistico Volontario Malpensa) a cura dell'ASL della Provincia di Varese
- <https://www.malpensaews.it>