



**UNIONE COMITATI COMPENSORIO MALPENSA  
PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE E DELLA SALUTE  
21013 Gallarate (VA) - Via Checchi, 21**

Registrato a Gallarate il 07.05.1999 - n. 3168 - serie 3

unicomal@tin.it

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

E.prot DVA-2012-0018478 del 31/07/2012

**UNI.CO.MAL. LOMBARDIA**

**Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale del  
"Nuovo Masterplan Aeroportuale  
dell'Aeroporto di Malpensa"  
e successive integrazioni**

**ai sensi Art. 24 comma 4, D.Lgs. 152/06 e s.m.i**

**Gallarate, 23 luglio 2012**

**UNI.CO.MAL. Lombardia**

**Beppe Balzarini**

**Angelo Giani**



A.C.L.I. zona Gallarate - Ambiente e Solidarietà di Gallarate - Centro Maccacaro - Comitato di Tutela Ambiente e Salute Pubblica di Comabbio - Comitato di Tutela Ambiente e Salute Pubblica di Sesto Calende - Comitato Difendere Somma - Comitato Ferno 2000 - Comitato Golasecchese - Comitato per la Tutela del Basso Verbano (Angera, Ispra, Mercallo, Sesto Calende, Taino, Vergiate) - Comitato Vivere a Coarezza - Legambiente di Gallarate - Medicina Democratica - III Circoscrizione di Gallarate - Cittadini dei Comuni di: Angera, Arsago Seprio, Busto Arsizio, Casorate Sempione, Ferno, Gallarate, Golasecca, Ispra, Mercallo, Sesto Calende, Somma Lombardo, Taino, Vergiate, Vizzola Ticino

## **CONSIDERAZIONI DI CARATTERE GENERALE**

Non stupisce che SEA abbia presentato integrazioni volontarie al proprio masterplan, stupisce che i contenuti non portino nulla di nuovo con la sola eccezione della "disponibilità" all'istituzione della V.I.S. (Valutazione di Impatto Sanitario), laddove "disponibilità" significa non proporre nulla.

Inoltre questa apertura giunge piuttosto tardiva dal momento che la ASL ha riscontrato nell'area che comprende 9 Comuni attorno a Malpensa. **dal 1997 al 2009, un aumento della mortalità per malattie respiratorie del 54,1% rispetto al 10,7% del resto dei Comuni della ASL di tutta la provincia. Notevoli anche le differenze per altre patologie e per i ricoveri ospedalieri.**

Questo è ormai un dato di fatto.

Così pure è un dato di fatto la conferma in secondo grado della Sentenza relativa alla causa Quintavalle-SEA, sentenza che ha confermato quella di primo grado stabilendo anche un indennizzo più elevato a carico di SEA e Ministero dei Trasporti, quindi pagato anche con soldi dei contribuenti, quindi anche nostri.

Riguardo poi al masterplan e successive integrazioni volontarie resta il fatto che è giustificato unicamente da previsioni di crescita del traffico aereo.

Fin dall'inaugurazione dell'ampliamento di Malpensa 2000 (25/10/1998) si è cominciato e continuato a prevedere sviluppi di traffico fino a 30-40 milioni di passeggeri con centinaia di migliaia di occupati, previsioni sempre andate a vuoto. Quel che è peggio è stato che, ad ogni contraccolpo del mercato, fino all'inevitabile dehubbing di Alitalia ed all'attuale crisi, i posti di lavoro, valutati dai Sindacati al 65-70% di precari, sono caduti a migliaia consentendoci di asserire che Malpensa crea disoccupati. Riguardo alla futura crescita del traffico, si tratta in tutta evidenza di un'opinione azzardata, ancorché presentata da una Società che si autocertifica imparziale, serissima ed affidabile. Affidabile come erano tutte le previsioni già andate a vuoto. Esistono sì, a livello mondiale, previsioni di traffico che, però, potranno interessare i Paesi i cui cieli sono attualmente poco trafficati. Per Nord America ed Europa occidentale ci potrà essere niente più di un consolidamento degli attuali livelli di traffico. Cementificare 450 ettari di boschi e brughiere nel Parco del Ticino, Riserva della Biosfera del progetto "Man and Biosphere" dell'UNESCO è semplicemente assurdo, ma se giustificato e compiuto con falsità, in nome di interessi occulti ed in spregio delle leggi ambientali, diventa un'intollerabile operazione e non è escludibile l'ipotesi di apertura in futuro di procedimenti penali oltre che civili.

Inoltre Malpensa, malgrado le suddette previsioni di crescita presentate da SEA, chiuderà il 2012, secondo le previsioni ufficiali, con un traffico di 16.963.893 di passeggeri, con un calo di 2.327.534 di unità rispetto al 2011. E' evidente che Malpensa è l'aeroporto "scomodo" di Milano, bocciato dal mercato.

**Non dimentichiamo infine di sottolineare che stiamo parlando di un'infrastruttura, che dovrebbe quindi fornire un servizio all'utenza. I dati reali di Malpensa, storici ed attuali, dimostrano il contrario, in quanto è evidente la strategia di portare l'utenza al servizio anziché il servizio all'utenza.**

**Per un'ulteriore trattazione degli argomenti oggetto delle nostre osservazioni chiediamo cortesemente a questa Spettabile Commissione VIA/VAS la possibilità di essere sentiti in audizione prima che venga espresso qualsiasi parere.**

## **INTRODUZIONE**

Le nostre osservazioni del luglio 2011 confutavano, con una copiosa documentazione, i contenuti dello SIA in quanto basato su argomentazioni che riteniamo fuorvianti e contrarie alla verità della situazione ambientale complessiva rispetto a quella rilevata dai dati ufficiali.

Verità che abbiamo voluto ristabilire con le nostre argomentazioni.

Notiamo che le integrazioni volontarie presentate da SEA, anziché correggere le precedenti anomalie, non solo confermano in toto il contenuto del SIA, con le stesse argomentazioni, stesse tabelle, stessi dati, stesse pagine, ma introducono nuove elaborazioni manipolate allo scopo di generare confusione.

Quindi ora non c'è più l'alibi del possibile errore, ma l'evidenza della precisa volontà di occultare la verità, con lo scopo di trarre in inganno l'Ente Giudicante.

Ciò detto, non ritenendo di ripeterci su quanto già espresso nelle nostre precedenti osservazioni, le presenti si basano solo su alcuni punti fondamentali, soffermandosi in modo sintetico sui seguenti argomenti:

**Approfondimenti Ambientali -Valutazione di impatto sulla salute e disponibilità di SEA (all 2).**

**Le motivazioni per le quali non è accettabile l'opzione zero (cap.3.3.3).**

**Approfondimenti sulla componente atmosfera -Il contesto attuale (cap.5.1).**

**Relazione introduttiva**

**La modifica del contributo aeroportuale alle condizioni di qualità dell'aria (cap. 6.1.2).**

**Relazione introduttiva**

**La modificazione delle condizioni di salute della popolazione (cap 6.6.2).**

## **SULLA DISPONIBILITA' DI SEA AD UNA PROCEDURA DI V.I.S.**

**Valutazione di impatto sulla salute e disponibilità di SEA (allegato 2).**

In questo unico elemento di novità, SEA manifesta la disponibilità ad affrontare una procedura di VIS.

Va osservato, però, che la VIS è uno strumento a supporto delle pianificazioni e delle decisioni, per cui deve essere l'elemento di accompagnamento delle procedure di VIA e di VAS.

Quindi la VIS deve essere effettuata prima della VIA e della VAS e non dopo perché non avrebbe senso.

La SEA poteva essere credibile se, anziché presentare le integrazioni, avesse accantonato il SIA, ed avesse inoltrato la richiesta di procedura di VIS alla Regione Lombardia, tramite l'assessore alla mobilità regionale, Raffaele Cattaneo, il quale è pure membro del CDA di SEA.

Questo ci sarebbe sembrato coerente.

Ma, nelle nostre precedenti osservazioni, abbiamo dimostrato, con dati ufficiali, che per la compatibilità territoriale e ambientale di Malpensa, deve essere valutata una adeguata riduzione della attuale capacità operativa.

Quindi, nel contesto attuale, la VIS dovrebbe essere **retrospettiva** cioè applicata alla situazione esistente determinata dalla realizzazione di Malpensa 2000.

Detta procedura dovrebbe essere predisposta dalla Regione Lombardia, ma abbiamo fondati dubbi che ciò accada, dal momento che la stessa Regione non ha ancora approvato il nuovo Piano d'Area di Malpensa con la relativa VAS alla quale dovrebbe poi far seguito la VAS sul Master-Plan e la VIA sulle singole opere (VIS retrospettiva permettendo).

## **SULL'OPZIONE ZERO**

### **Le motivazioni per le quali non è accettabile l'opzione zero. (cap.3.3.3)**

Il rifiuto preventivo dell'opzione zero da parte di SEA, con la motivazione che tale soluzione "non possa essere considerata come scenario alternativo a quello proposto dal Master Plan", dipende dalle previsioni di crescita del trasporto aereo che, nel 2030 (secondo SEA) raggiungerà i 49,5 milioni di passeggeri annui.

Non riteniamo di dover disquisire se le previsioni siano razionali o meno, oppure se la capacità delle 2 piste sia sufficiente a soddisfare la crescita del traffico, ma vogliamo ribadire (dati alla mano) che **l'attuale traffico aereo a Malpensa non può e non deve crescere perché già ora non è compatibile con il territorio, con l'ambiente circostante e con la salute della popolazione.**

La motivazione di SEA è in netta contraddizione con la sua annunciata disponibilità ad affrontare una procedura di VIS, forse dando per scontato che il responso della VIS sarebbe favorevole al potenziamento dello scalo, malgrado le già note condizioni precarie dell'ambiente e della salute dei cittadini.

In Regione Lombardia, potrebbe succedere anche questo.

Quindi le motivazioni di SEA sono da respingere.

## **SULLA QUALITA' DELL'ARIA**

### **Approfondimenti sulla componente atmosfera -Il contesto attuale. (cap.5.1)**

A pagina 40 si legge:

*"A livello generale è possibile affermare che i dati presentati nel SIA presentavano alcuni superamenti dei parametri di riferimento per gli Standard dei livelli di qualità dell'aria.*

*Parimenti i dati presentati nel SIA evidenziavano un generale trend di miglioramento dei livelli di qualità."*

*"Ai fini di poter fornire un contesto di riferimento più attualizzato si è proceduto in questa sede a verificare ed aggiornare i dati di qualità dell'aria, basandosi sulle informazioni desumibili per mezzo dalle banche dati pubbliche. In particolare si sono aggiornati i dati sino al 2010 e si è proceduto ad analizzare i trend di riferimento per i due principali inquinanti (NOx e PM10). La Figura 5.2 in particolare vuole rappresentare come si sono evoluti nell'ultimo quadriennio (ed in generale nel periodo 2004-2010) i dati di qualità nell'Area Vasta. In tal senso si tiene ad evidenziare come i dati dell'arco temporale 2007-2010 siano particolarmente significativi se posti a confronto delle evoluzioni del traffico aereo a seguito del famoso de-hubbing di Alitalia."*

Nelle pagine successive delle integrazioni di SEA, vengono riportati i dati delle sorgenti emissive secondo l'Inventario Emissioni INEMAR, mostrando una serie di grafici a torta delle emissioni complessive generate su scala provinciale nelle provincie di Varese e Novara.

Risulta evidente che le emissioni generate da Malpensa, spalmate su una intera provincia, o addirittura su due, risultano modeste mentre, considerate all'interno dei 6 Comuni confinanti con lo scalo: **Somma Lombardo, Lonate Pozzolo, Ferno, Samarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo**, appaiono quali realmente sono: la maggior fonte emissiva, classificata nel macrosettore 8 dell'inventario INEMAR.

Di seguito SEA presenta una sua elaborazione dei dati emissivi, disaggregati a livello Comunale che comprende 21 Comuni dell'area attorno a Malpensa.

Di questi 21 Comuni, 15 (quindici) non hanno nulla a che vedere con le emissioni prodotte a Malpensa.

Questo lo si può constatare, scaricando dal sito ARPA Lombardia i dati INEMAR, osservando che, in questi 21 Comuni, solo i 6 sono interessati dalle emissioni del traffico aereo di Malpensa.

Risulta evidente a tutti che l'elaborazione così manipolata altera i risultati.

Infatti SEA concludendo con la seguente descrizione, vuole dimostrare che il traffico aereo non è la

principale fonte emissiva di una provincia o di una zona vasta e quindi non può essere il principale imputato dell'inquinamento atmosferico, ma i responsabili sono altri settori.

*Anche alla luce dell'elaborazione di dettaglio effettuata a livello comunale, nel quale il traffico aeroportuale ha sicuramente un peso maggiore che a livello provinciale, ciò che emerge è che il macrosettore 8, **che conservativamente è stato associato complessivamente al traffico aereo non rappresenta mai il principale emettitore**, che in relazione all'inquinante considerato è rappresentato dal trasporto su strada o da altri comparti produttivi.*

*Quanto sopra esposto, unitamente all'analisi dei trend di riferimento della qualità dell'aria si ritiene possa fornire una chiave di lettura tra il contesto territoriale in esame ed il livello di qualità della componente analizzata.*

E' sconcertante osservare per l'ennesima volta che la malafede di SEA non ha limiti, perché ha bisogno, come sempre, di manipolare i dati per ottenere risultati secondo la sua convenienza.

I dati reali sulle emissioni dettagliati per i 6 Comuni sono già riportati nelle nostre precedenti osservazioni, con numeri e tabelle.

Gli stessi dati riportiamo con dei grafici a torta, per un confronto con i dati manipolati da SEA.

Si osservino anche i grafici del rapporto tra le emissioni del trasporto aereo e gli altri settori compresi nel macrosettore 8 "altre sorgenti mobili e macchinari"

**Contrariamente alle affermazioni di SEA i grafici riportati qui di seguito dimostrano che il traffico aereo risulta il principale emettitore di NOx, Prec. O3, COV, SO2, Sost. AC.**

Inoltre va sempre considerato anche il contributo del traffico stradale indotto da Malpensa che si aggira attorno al 43% del totale del traffico stradale all'interno dei 6 Comuni.

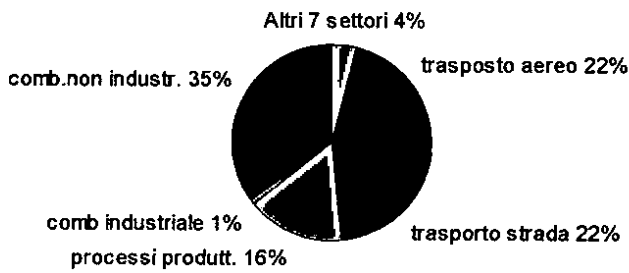
Notare come la riduzione del traffico aereo per via del de-hubbing del 2008 abbia contribuito, in rapporto direttamente proporzionale, a ridurre le percentuali di emissioni del traffico aereo rispetto a quelle degli altri macrosettori.

Ciò è una evidenza matematica, ma SEA nega questa evidenza con la seguente affermazione:

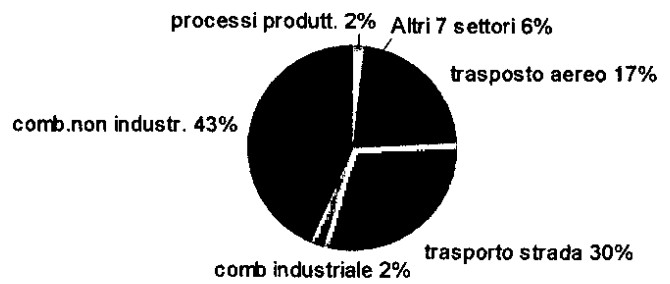
*"che le condizioni di qualità dell'aria derivano da una pluralità di sorgenti rispetto al cui differente determinarsi la **Società di gestione aeroportuale non ha alcuna possibilità di incidere**"*

Per quanto riguardale emissioni in quantità del traffico stradale del 2008 si notano invece alcune incongruenze nei dati INEMAR, poiché si osserva per alcune sostanze una diminuzione e per altre un aumento rispetto al 2007. Probabilmente si tratta di una messa a punto, da parte di ARPA Lombardia, dell'inventario delle emissioni.

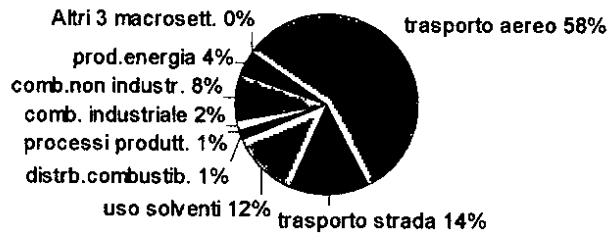
emissioni 2007 PMx nei 6 Comuni



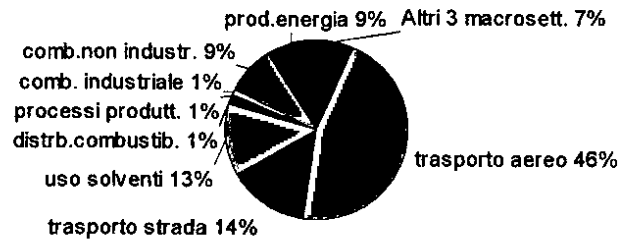
emissioni 2008 PMx nei 6 Comuni



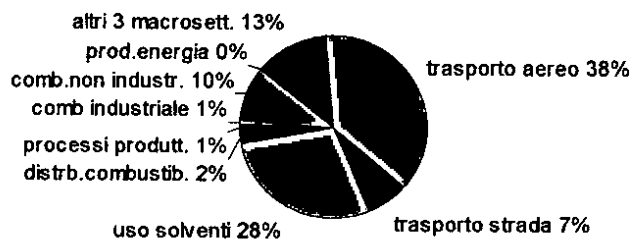
emissioni 2007 Prec. O3 nei 6 Comuni



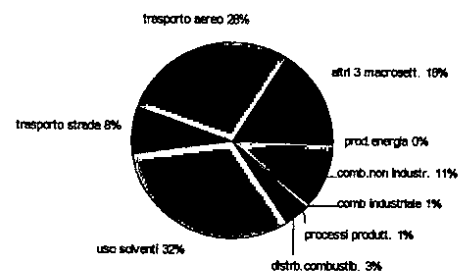
emissioni 2008 prec.O3 nei 6 Comuni



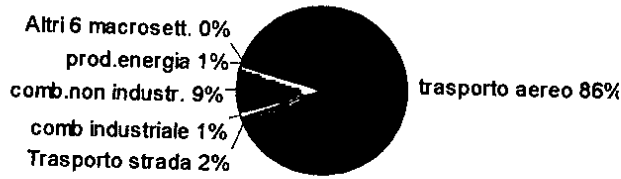
emissioni 2007 COV nei 6 Comuni



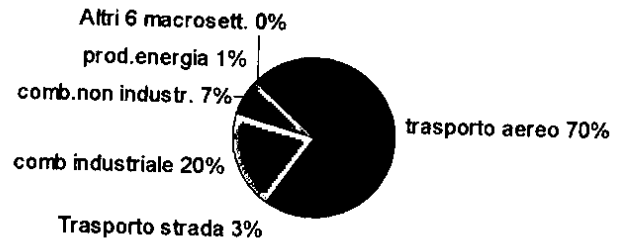
emissioni 2008 COV nei 6 Comuni



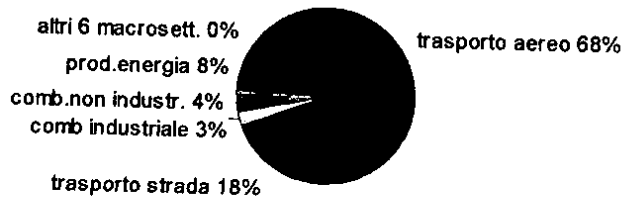
**emissioni 2007 SO2 nei 6 Comuni**



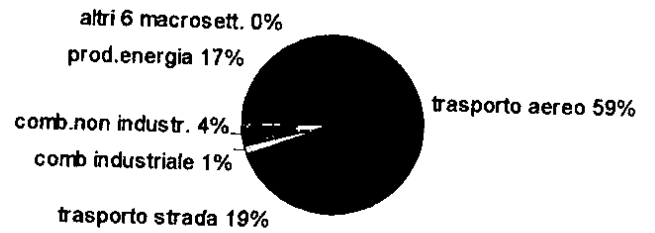
**emissioni 2008 SO2 nei 6 Comuni**



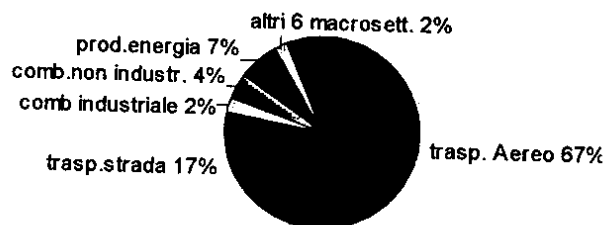
**emissioni 2007 NOx nei 6 Comuni**



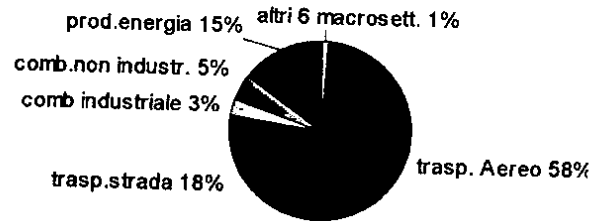
**emissioni 2008 NOx nei 6 Comuni**



**emissioni 2007 sost. AC. nei 6 Comuni**

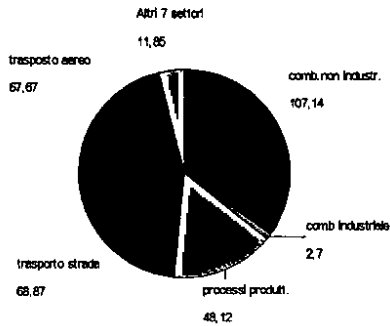


**emissioni 2008 SOST. AC. nei 6 Comuni**

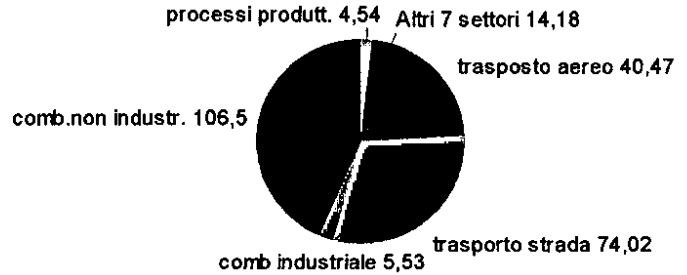


## Emissioni nei 6 Comuni – tonnellate anno

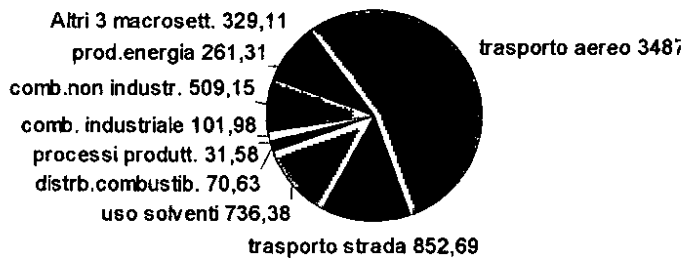
**emissioni 2007 PMx nei 6 Comuni**



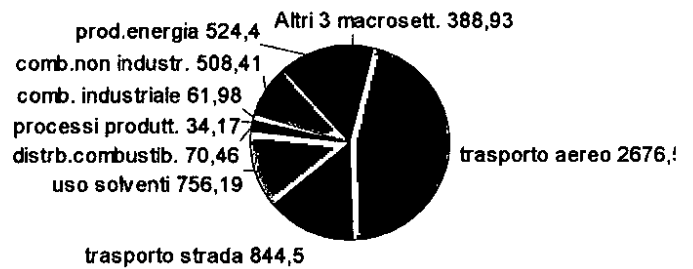
**emissioni 2008 PMx nei 6 Comuni**



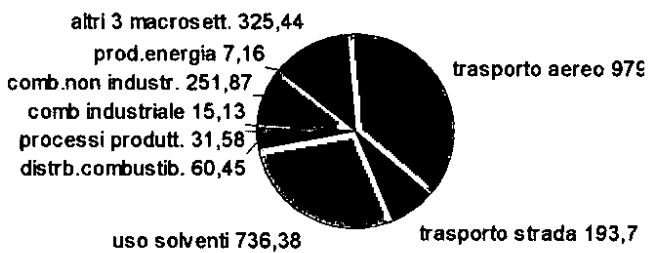
**emissioni 2007 Prec. O3 nei 6 Comuni**



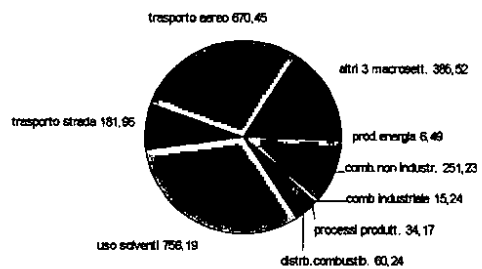
**emissioni 2008 prec.O3 nei 6 Comuni**



**emissioni 2007 COV nei 6 Comuni**



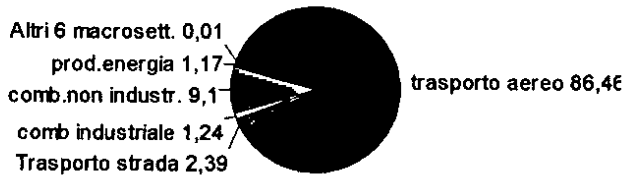
**emissioni 2008 COV nei 6 Comuni**



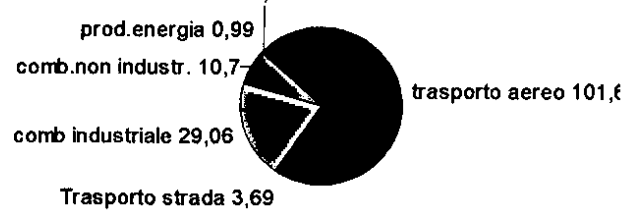


## Emissioni nei 6 Comuni – tonnellate anno

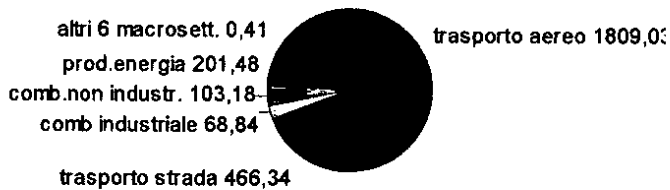
### emissioni 2007 SO2 nei 6 Comuni



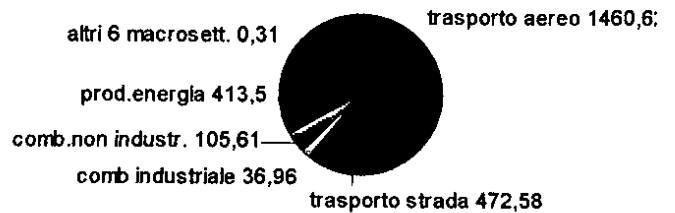
### emissioni 2008 SO2 nei 6 Comuni



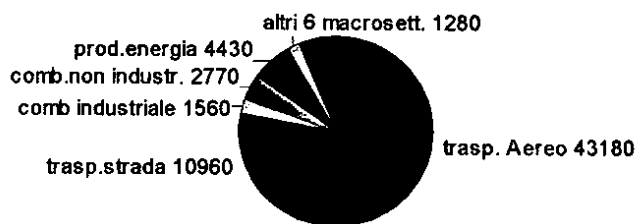
### emissioni 2007 NOx nei 6 Comuni



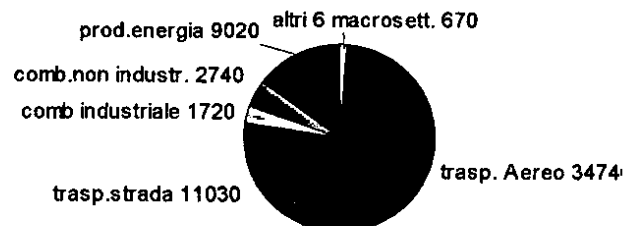
### emissioni 2008 NOx nei 6 Comuni



### emissioni 2007 sost. AC. nei 6 Comuni



### emissioni 2008 SOST. AC. nei 6 Comuni



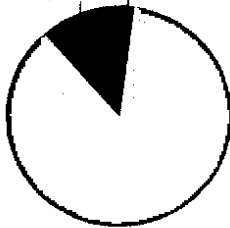
**Emissioni del macrosettore 8 "Altre sorgenti mobili e macchinari" nei 6 Comuni interessati dalle emissioni generate dal traffico aereo.**

Il macrosettore 8 secondo la classificazione INEMAR, comprende i settori: **industria, silvicoltura, giardinaggio ed altre attività domestiche, trasporti militari, traffico aereo.**

Per i settori che non compaiono nei grafici significa che le emissioni relative sono uguali a zero.

**PMx 2008 nei 6 Comuni macrosettore 8**

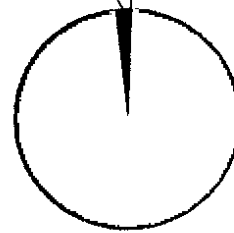
■ industria 11,6% ■ agricoltura 1,9%



□ traffico aereo 86,4%

**prec.O3 2008 nei 6 Comuni macrosettore 8**

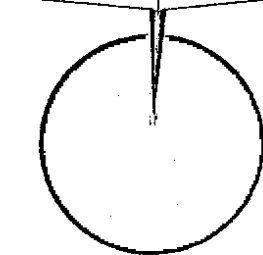
■ industria 1,9% ■ agricoltura 0,4%



□ traffico aereo 97,6%

**COV 2008 nei 6 Comuni macrosettore 8**

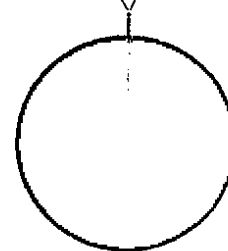
industria 0,7% trasporti militari 1,0% giardinaggio 0,6%



□ traffico aereo 98%

**SO2 2008 nei 6 Comuni macrosettore 8**

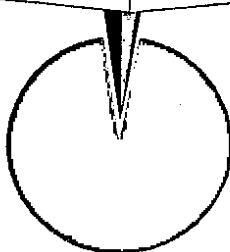
■ industria 0,1% ■ trasporti militari 0,4%



□ traffico aereo 99,5%

**NOx 2008 nei 6 Comuni macrosettore 8**

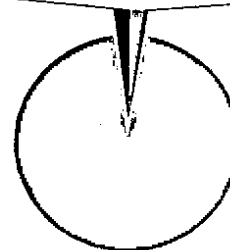
industria 2,4% trasporti militari 2,2% agricoltura 0,5%



□ traffico aereo 94,8%

**sost AC 2008 nei 6 Comuni macrosettore 8**

industria 2,2% trasporti militari 2,1% agricoltura 0,5%



□ traffico aereo 95,2%

## **SUI VALORI DEGLI INQUINANTI REGISTRATI NELLE POSTAZIONI ARPA**

### **Relazione introduttiva**

#### **La modifica del contributo aeroportuale alle condizioni di qualità dell'aria. (cap. 6.1.2)**

A pagina 89 della relazione introduttiva si legge:

*"Posto che nello SIA e nel Documento di approfondimenti ambientali sono documentati nel dettaglio gli esiti degli studi modellistici condotti, nella presente sede si è ritenuto di centrare l'attenzione sugli ossidi di azoto (NOx) ed alle polveri sottili (PM10), in quanto considerati gli inquinanti più rappresentativi."*

*"In altri termini, muovendo dalla considerazione che le condizioni di qualità dell'aria derivano da una pluralità di sorgenti rispetto al cui differente determinarsi la Società di gestione aeroportuale non ha alcuna possibilità di incidere, si è voluto verificare come quella aeroportuale concorra al rispetto dei limiti normativi, individuando, per ciascuna delle centraline considerate della rete di monitoraggio delle ARPA lombarde e piemontesi, il peso percentuale da questa rivestito rispetto a detti limiti e stimandone la variazione in relazione allo stato attuale."*

*"Ricordato che per entrambi gli inquinanti considerati il valore limite normativo è fissato in 40 µg/m<sup>3</sup>, la variazione del peso percentuale del contributo della sorgente aeroportuale rispetto al citato valore limite, letta come raffronto tra lo scenario attuale e quello 2030, risulta la seguente (cfr. Tabella 6.1-5)."*

Non si capisce con quale tipo di modellistica SEA abbia ottenuti i risultati riportati nelle succitate tabelle.

Ci voleva la strabiliante fantasia di SEA per stravolgere i principi fondamentali della fisica asserendo che, **raddoppiando la movimentazione aerea, quindi raddoppiando la potenza, quindi raddoppiando combustibile e combustione = riduzione di emissioni.**

Purtroppo, il teorema enunciato da SEA, non è supportato da nessuna dimostrazione scientifica, per cui **l'equazione non è ammissibile.**

Volendo poi considerare anche le previsioni di SEA della completa elettrificazione dei mezzi di supporto (GSE) la riduzione delle emissioni complessive sarebbero inferiori all'1%.

Ma un'altra clamorosa dimenticanza di SEA è la mancata considerazione delle emissioni future del traffico stradale di cui è previsto il raddoppio per il 2030.

Non ci soffermiamo ulteriormente ad analizzare questi dati, perché riteniamo siano derivati da argomentazioni ingannevoli come le precedenti, quindi non credibili.

Al riguardo fanno testo i dati ufficiali relativi alle concentrazioni registrate dalle centraline di ARPA Lombardia, nei Comuni contigui all'aeroporto, già riportati nelle nostre precedenti osservazioni.

#### **Comune di Ferno – anno 2010**

**PM10** – registrati 96 giorni di superamento della soglia di 50 µg/m<sup>3</sup> - quasi 3 volte il limite di legge.

**Valore medio annuale registrato 41,35 µg/m<sup>3</sup> – Limite di legge 40 µg/m<sup>3</sup>.**

Tenuto conto che nei mesi di gennaio e febbraio ci sono stati 10 giorni di mancato funzionamento della centralina, proprio nel periodo in cui si riscontravano i valori più alti, la media ottenuta è risultata sicuramente ridotta rispetto a quella reale.

**Ozono** – registrati 58 giorni di superamento della soglia bersaglio di protezione della salute – oltre il doppio dei limiti di legge.-

**Superata 77 volte la soglia di attenzione di 180 µg/m<sup>3</sup>.**

**Superata la media annuale di 2,45 volte la soglia di protezione della vegetazione.**

**NOx** – registrata la media annuale pari a 63,78  $\mu\text{g}/\text{m}^3\text{h}$  - oltre il doppio del valore limite di legge per la protezione della vegetazione, pari a 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3\text{h}$

Vedere anche le nostre precedenti osservazioni.

**Comuni di Busto Arsizio, Ferno, Gallarate, Turbigo, Varese – anno 2011**

### **PM10**

A confermare una volta di più gli elevati valori degli inquinanti, si riportano qui di seguito i dati dei tabulati delle concentrazioni di PM10, registrati in diverse località dalle postazioni fisse di ARPA Lombardia.

Per un confronto, abbiamo inserito anche la città di Varese, la cui postazione è posizionata in una delle vie più trafficate.

Dal confronto dei dati finali del tabulato emerge che, nella centralina posta nel Comune di Ferno, i valori registrati di PM10 risultano molto superiori rispetto a quelli registrati in altre postazioni più distanti dall'aeroporto, le quali risentono in misura minore dell'inquinamento generato da Malpensa.

**A Ferno, i giorni di superamenti del limite di protezione della salute (50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  da non superare più di 35 volte l'anno), sono stati 123 (quasi 4 volte i limiti fissati dalle normative).**

**Anche la media annuale limite di 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  per la protezione della salute è stata largamente superata con valori di 45,95  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .**

Negli altri Comuni a ridosso dell'aeroporto non ci sono centraline fisse che registrano il PM10, ma si può presumere che a **Lonate Pozzolo ed a Somma Lombardo** la situazione non sia diversa.

Inoltre, per tutte le postazioni, il valore limite di 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  viene superato ben oltre il limite ammesso di 35 giorni all'anno.

**Quindi anche questo capitolo si chiude concludendo che è un atto fuorilegge prevedere interventi che peggiorerebbero ulteriormente la già grave situazione ambientale di questo territorio oltretutto giustificando tali interventi come migliorativi.**

Dati ARPA anno 2011		Particolato: PM10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$			limite 50 $\mu\text{g}/\text{mc}$	
Codice Stazione		558	687	556	517	560
Postazioni ARPA		BUSTO Accam	A. FERNO	GALLARATE	TURBIGO	VARESE Copelli
data	Id_Sensore	6917	10043	10390	10352	6918
01/01/2011		121	105	94	113	60
02/01/2011		92	100	78	126	56
03/01/2011		54	76	43	58	
04/01/2011		57	65	31	59	46
05/01/2011		87	101	54	62	66
06/01/2011		73	85	44	81	60
07/01/2011		47	74	56	52	67
08/01/2011		43	78	57	57	41
09/01/2011		51	86	50	71	42
10/01/2011		26	42	33	33	35
11/01/2011		34	42	28	35	31
12/01/2011		58	58	48	57	37
13/01/2011			74	58		46
14/01/2011		35	60	56	18	84
15/01/2011		43	62	40		72
16/01/2011		31	55	42		68
17/01/2011		43	55	73		
18/01/2011		142	154	130		63
19/01/2011		114	125	111		66
20/01/2011		34	35	39		44
21/01/2011		59	52	36		32
22/01/2011		50	61	44		41
23/01/2011		57	69	51		48
24/01/2011		73	83	52		69
25/01/2011		94	96	73		73
26/01/2011		113	107	90		96
27/01/2011		101	83	73	66	110
28/01/2011		81	92	64	57	84
29/01/2011		47	64	39	38	55
30/01/2011		45	58	45	31	68
31/01/2011		75	84	63	69	63
01/02/2011		75	77	61	81	57
02/02/2011		58	83	68	48	68
03/02/2011		94	101	63	74	70
04/02/2011		94	123	87	94	85
05/02/2011		84	85	59	88	70
06/02/2011		97	108	70	116	52
07/02/2011		109	102	74	88	73
08/02/2011		106	103	69	101	66
09/02/2011		59	107	69	85	84
10/02/2011		104	113	79	86	89
11/02/2011		87	108	77	73	86
12/02/2011		58	87	57		70
13/02/2011		102	112	101		97
14/02/2011		125	118	106	75	112
15/02/2011		57	70	60	26	64

16/02/2011	12	15	15	21	17
17/02/2011	30	44	28	34	30
18/02/2011	32	44	26	40	28
19/02/2011	32	47	25	38	30
20/02/2011	40	68	45	45	46
21/02/2011	38	62	37	42	45
22/02/2011	54	66	40	56	56
23/02/2011	75	100	56	75	55
24/02/2011	77	95	58	71	69
25/02/2011	71	96	58	75	
26/02/2011	63	81	62	66	65
27/02/2011	51	58	51	54	64
28/02/2011	19	56	22	17	31
01/03/2011	33	39	24	29	38
02/03/2011	48	66	30	66	61
03/03/2011	33	46	33	41	50
04/03/2011	31	25	33	39	38
05/03/2011	47	53	40	44	53
06/03/2011	46	62	36	45	39
07/03/2011	41	47	19	41	41
08/03/2011	46	73	39	44	43
09/03/2011	67	88	59	61	59
10/03/2011	64	91	48	59	69
11/03/2011	35	44	34	35	50
12/03/2011	86	105	76	79	101
13/03/2011	23	41	29	15	30
14/03/2011	19	12	17	16	29
15/03/2011	19	35	26	23	13
16/03/2011	5		13	10	11
17/03/2011	19	29	24	18	22
18/03/2011	25	45	17	27	22
19/03/2011	29	55	32	28	34
20/03/2011	13	38	6	15	18
21/03/2011	27	43	16	24	23
22/03/2011	35	66	32	35	33
23/03/2011	44	61	37	48	38
24/03/2011	51	62	40	58	38
25/03/2011	36	37	32	50	35
26/03/2011	32	24	22	38	34
27/03/2011	27	29	24	37	29
28/03/2011	23	34	19	24	28
29/03/2011	33	49	31	32	36
30/03/2011	30	43	28	36	38
31/03/2011	30	44	25	32	28
01/04/2011	27	27	17	28	16
02/04/2011	42	43	36	44	41
03/04/2011	40	54	36	43	48
04/04/2011	29	18	16	33	37
05/04/2011	22	25	13	25	20
06/04/2011	31	46	26	40	33
07/04/2011	40	50	33	50	39
08/04/2011	25	33	13	41	22
09/04/2011	8	17	5	21	20
10/04/2011	27	27	14	37	21

11/04/2011	33	51	23	45	34
12/04/2011	40	26	23	50	40
13/04/2011	4	6	9	13	24
14/04/2011	19	25	16	29	24
15/04/2011	23	32	20	34	34
16/04/2011	20	27	4	25	26
17/04/2011	26	44	21	32	27
18/04/2011	37	31	27	40	33
19/04/2011	39	38	33	48	38
20/04/2011	47	42	36	52	44
21/04/2011	43	46	29	53	45
22/04/2011	42	42	32	53	37
23/04/2011	25	44	26	33	39
24/04/2011	22	32	26	32	34
25/04/2011	28	42	28	39	37
26/04/2011	31	45	24	40	33
27/04/2011	17	27	16	24	23
28/04/2011	21	21	19	30	24
29/04/2011	19	29	17	25	23
30/04/2011	12	17	11	18	20
01/05/2011	17	22	16	25	21
02/05/2011	22	35	23	24	26
03/05/2011	18	28	11	26	20
04/05/2011	16	23	7	19	17
05/05/2011	26	40	17	25	36
06/05/2011	28	45	23	29	32
07/05/2011	32	47	30	34	31
08/05/2011	31	39	22	40	27
09/05/2011	29	30	11	31	23
10/05/2011	30	40	24	33	32
11/05/2011	32	42	25	37	28
12/05/2011	30	24	19	39	31
13/05/2011	29	40	23	34	24
14/05/2011	18	31	13	21	22
15/05/2011	3	3	2	11	8
16/05/2011	5	6	6	12	13
17/05/2011	17	22	18	22	22
18/05/2011	22	30	16	32	24
19/05/2011	31	45	30	33	28
20/05/2011	27	45	18	36	28
21/05/2011	23	33	15	34	26
22/05/2011	24	36	15	41	23
23/05/2011	19	32	11	28	13
24/05/2011	28	36	19	45	21
25/05/2011	34	40	21		32
26/05/2011	28	29	22		27
27/05/2011	9	8	17		23
28/05/2011	9	5	5		5
29/05/2011	17	21	13		19
30/05/2011	18	23	15	25	26
31/05/2011	24	30	22	28	31

01/06/2011		5	29	4	9	10
02/06/2011		13	28	7	20	10
03/06/2011		13	35	15	20	28
04/06/2011		9	29	11	11	21
05/06/2011		12	17	9	11	13
06/06/2011		13	22	9	17	12
07/06/2011		13	13	14	17	16
08/06/2011		15	22	20	15	17
09/06/2011		16		14	18	21
10/06/2011		18		13	21	17
11/06/2011		17		12	20	21
12/06/2011		15		10	16	16
13/06/2011		16		14	19	22
14/06/2011		21		17	25	24
15/06/2011		24		22	28	32
16/06/2011		24		19	31	30
17/06/2011		20		20	21	26
18/06/2011		22		12	23	27
19/06/2011		5	2	1	12	13
20/06/2011		17	18	14	21	22
21/06/2011		30	40	22	29	32
22/06/2011		32	60	27	33	34
23/06/2011		17	32	10	24	7
24/06/2011		12	15	4	18	6
25/06/2011		19	1	6	16	13
26/06/2011		21	22	13	26	15
27/06/2011		26	36	20	29	32
28/06/2011		43	48	36	44	37
29/06/2011		35	52	28	34	35
30/06/2011		6	1	2	21	7
01/07/2011		12	6	6	19	17
02/07/2011		11	7	6	19	23
03/07/2011		13	11	12	20	17
04/07/2011		24	30	25	28	20
05/07/2011		27	43	25	24	21
06/07/2011		22	42	18	28	33
07/07/2011		29	45	20	31	27
08/07/2011		25	47	16	29	25
09/07/2011		20	33	14	29	24
10/07/2011		25	31	17	27	27
11/07/2011		16	35	13	29	21
12/07/2011		34	33	24	34	34
13/07/2011		30	36	23	31	36
14/07/2011		18	17	8	18	18
15/07/2011		17		7	20	11
16/07/2011		19		15	22	22
17/07/2011		21	16	18	25	26
18/07/2011		14	14	9	18	21
19/07/2011		14	9	6	15	
20/07/2011		3	2	5	8	



21/07/2011		8	1	4	11	19
22/07/2011		11	9	5	15	5
23/07/2011		6	3	9	13	14
24/07/2011			1	2	11	8
25/07/2011			12	6	11	6
26/07/2011			16	15	19	16
27/07/2011		30	28	11	20	9
28/07/2011		16	27	11	17	19
29/07/2011		34	13	5	12	10
30/07/2011		16	15	11	16	8
31/07/2011		35	20	13	22	16
01/08/2011		32	22	18	24	21
02/08/2011		33	30	24	28	26
03/08/2011		19	31	22	29	30
04/08/2011		1	18	14	20	18
05/08/2011		26	37	22	24	27
06/08/2011		13	21	11	18	18
07/08/2011		12	37	19	25	26
08/08/2011		5	24	9	18	27
09/08/2011		8	2	1	14	1
10/08/2011		6	2	3	13	9
11/08/2011		10	11	12	17	11
12/08/2011		15	19	14	24	25
13/08/2011		17	26	15	25	21
14/08/2011		19	18	15	28	17
15/08/2011		17	35	9	25	20
16/08/2011		14	29	8	22	17
17/08/2011		19	34	15	25	20
18/08/2011		18	29	20	30	23
19/08/2011		24	33	16	33	22
20/08/2011		22	31	18	30	22
21/08/2011		26	32	18	33	24
22/08/2011		31	38	21	46	27
23/08/2011		30	28	18	38	31
24/08/2011		33	18	18	33	23
25/08/2011		31	12	18	34	23
26/08/2011		31	25	24	37	30
27/08/2011		25	3	8	26	16
28/08/2011		8	4	1		10
29/08/2011		17	20	16		21
30/08/2011		24	23	20	30	27
31/08/2011		29	37	19	30	28
01/09/2011		23	37	21	27	26
02/09/2011		22	36	20	32	27
03/09/2011		27	48	28		36
04/09/2011		21	36	31		32
05/09/2011		16	25	6		14
06/09/2011		10	17	8	19	12
07/09/2011		16	26	19		16
08/09/2011		23	27	19		21
09/09/2011		28	32	20		25
10/09/2011		38	52	38		49

11/09/2011		28	43	23		33
12/09/2011		9	16	9		11
13/09/2011		8	18	15	23	16
14/09/2011		11	19	19	25	19
15/09/2011		15	33	24	27	26
16/09/2011		18	36	26	28	34
17/09/2011		19	38	27	23	34
18/09/2011		45	10	5	12	10
19/09/2011		2	1	2	6	19
20/09/2011		6	1	4	5	5
21/09/2011		9	4	12	5	11
22/09/2011		9	25	14		9
23/09/2011		20	55	30		40
24/09/2011		33	62	42		52
25/09/2011		29	49	33		34
26/09/2011		30	49	32		37
27/09/2011		30	49	32		33
28/09/2011		30	44	35		43
29/09/2011		36	53	42		48
30/09/2011		39	55	43		51
01/10/2011		29	38	33		36
02/10/2011		26	34	26		28
03/10/2011		28	39	28		32
04/10/2011		40	42	38		36
05/10/2011		47	61	57		48
06/10/2011		41	50	52		61
07/10/2011		11	1	2	44	17
08/10/2011		3	2	5	9	3
09/10/2011		4	1	1	14	16
10/10/2011		13	17	17	40	14
11/10/2011		22	52	24	42	20
12/10/2011		16	43	21	31	13
13/10/2011		30	66	40	38	24
14/10/2011		18	39	14	26	24
15/10/2011		16	27	17	27	30
16/10/2011		23	46	30	30	39
17/10/2011		26	31	35	32	35
18/10/2011		44	76	56	59	61
19/10/2011		57	77	75	58	64
20/10/2011		23	24	12	21	21
21/10/2011		17	39	23	21	26
22/10/2011		25	39	28	28	32
23/10/2011		32	72	40	31	38
24/10/2011		37	50	45	39	47
25/10/2011		10	16	15	7	9
26/10/2011		15	32	19	14	23
27/10/2011		25	35	25	23	23
28/10/2011		27	35	24		21
29/10/2011		35	67	46	32	33
30/10/2011		50	87	56	40	54
31/10/2011		43	44	42	29	43

01/11/2011	59	73	56	41	48
02/11/2011	68	79	66	46	66
03/11/2011	74	77	75	51	63
04/11/2011	26	25	19	10	26
05/11/2011	17	28	17	13	16
06/11/2011	15	26	12	16	13
07/11/2011	18	35	12	15	13
08/11/2011	9	24	5	8	10
09/11/2011	15	25	15	17	16
10/11/2011	31	34	32	30	18
11/11/2011	36	45	27	37	29
12/11/2011	35	58	35	38	42
13/11/2011	47	57	51	38	45
14/11/2011	55	72	57	39	48
15/11/2011	54	56	64	30	47
16/11/2011	46	68	64	30	37
17/11/2011	65	85	69	39	51
18/11/2011	92	76	58	35	43
19/11/2011	97	93	72	57	52
20/11/2011	89	88	79	61	64
21/11/2011	60	79	93	46	89
22/11/2011	70	78	66	56	83
23/11/2011	63	59	57	47	54
24/11/2011	111	87	68	68	54
25/11/2011	61	61	51	42	45
26/11/2011	76	77	55	54	46
27/11/2011	76	78	55	48	45
28/11/2011	92	91	76	69	59
29/11/2011	97	94	75	59	56
30/11/2011	106	103	67	68	58
01/12/2011	97	95	73	57	56
02/12/2011	110	108	80	93	82
03/12/2011	120	108	111	78	117
04/12/2011	78	72	64	64	68
05/12/2011	62	70	47	60	51
06/12/2011	28	41	22	32	24
07/12/2011	52	63	40	44	16
08/12/2011	34	49	25	36	18
09/12/2011	50	81	45	42	46
10/12/2011	60	54	47	47	49

11/12/2011		68	67	48	67	38
12/12/2011		68	59	45	55	48
13/12/2011		48	62	37	41	24
14/12/2011		49	50	40	43	29
15/12/2011		44	52	34	43	29
16/12/2011		29	23	24	30	15
17/12/2011		10	23	3	27	14
18/12/2011		20	34	18	26	15
19/12/2011		14	27	9	24	16
20/12/2011		21	54	31	31	16
21/12/2011		65	100	64	70	28
22/12/2011		69	78	52	75	57
23/12/2011		90	111	70	96	64
24/12/2011		55	35	28	43	36
25/12/2011		27	40	22	28	19
26/12/2011		50	64	37	48	39
27/12/2011		59	81	53	53	45
28/12/2011		75	87	56	67	47
29/12/2011		93	107	75	117	71
30/12/2011		65	60	33	56	20
31/12/2011		22	26	19	28	17
totale µg/mc anno		<b>13204</b>	<b>16176</b>	<b>11332</b>	<b>11607</b>	<b>12432</b>
giorni senza dati rilevati		4	13	0	47	5
giorni con dati rilevati		361	352	365	318	360
<b>giorni con superamento</b>		<b>80</b>	<b>123</b>	<b>75</b>	<b>63</b>	<b>69</b>
<b>media annuale µg/mc</b>		<b>36,58</b>	<b>45,95</b>	<b>31,05</b>	<b>36,5</b>	<b>34,53</b>
PM10	Stazione	BUSTO A. Accam	FERNO	GALLARATE	TURBIGO	VARESE Copelli

Ricordiamo inoltre altri rilevamenti dell'inquinamento ambientale, condotti da Enti diversi, che attestano la presenza di elevati valori di sostanze inquinanti, oltre i limiti di legge per la protezione della salute umana, derivanti dal traffico aereo

**Causa SEA/Quintavalle**, passata recentemente a sentenza in secondo grado, che condanna SEA/Ministero dei Trasporti all'indennizzo al proprietario di una somma maggiorata rispetto alla sentenza di primo grado (passata da 5 milioni a 8 milioni di euro) *"per danno permanente"* causato da *"intollerabili immissioni di gas di scarico degli aerei"*, ad un'area di 200 ettari di fondo agricolo, boschivo e residenziale (Cascina Tre Pini).

Nella sentenza, il tribunale afferma che *"Proprio all'entrata in funzione di Malpensa 2000, i danni ravvisati iniziarono ad esplicitare i loro permanenti effetti..."* e paragona questi danni a quelli derivanti da attività industriale.

Quindi al di là dell'individuazione della colpa (di chi e di quanti?) il tribunale riconosce che: *"E' l'aeroporto la causa dell'inquinamento"*.

Il tribunale ritiene *"adeguati e soddisfacenti gli accertamenti effettuati e l'elaborato, nel suo complesso, fornisce una serie di elementi inequivoci e concordanti al fine di giungere alla valutazione della sussistenza di immissioni intollerabili di gas di scarico"*

**Si fa presente che il fondo Quintavalle rientra nell'area SIC IT010012 (Brughiera del Dosso).**

Purtroppo, le immissioni intollerabili si estendono oltre la Cascina Tre Pini ed i probabili danni permanenti investono una area molto vasta che comprende aree residenziali di vari Comuni, come

ad esempio Somma Lombardo e Besnate (compresi nell'area SIC IT2010010 Brughiera del Vigano e area SIC IT2010011 Paludi di Arsago Seprio). A Casorate Sempione sono stati effettuati monitoraggi che hanno registrato la presenza di concentrazioni intollerabili di inquinanti nocivi alla salute umana e forieri di danni permanenti all'ecosistema.

A fronte di questi riscontri la logica del buon senso dovrebbe suggerire ai responsabili della tutela della salute e dell'ambiente di intervenire a rimuovere le cause di tale dissesto costituito dalle accertate immissioni intollerabili.

Invece, anche in presenza di questi accertamenti, ormai ben conosciuti da tutti, il problema viene completamente ignorato.

Se il problema viene ignorato dal gestore dell'aeroporto è già di per se un fatto grave, ma se questo non viene nemmeno considerato dalla Regione Lombardia, la quale attraverso l'assessore alla mobilità (il quale è contemporaneamente membro del CDA di SEA) patrocina il master-plan di SEA, a livello istituzionale, ci pare un comportamento arrogante e prevaricatore.

Questo ci fa più paura, perché non sappiamo se l'assessore nella veste di figura istituzionale svolge il suo mandato nell'interesse del bene pubblico o nel favorire gli affari della sua azienda.

Monitoraggio del Comune di Casorate Sempione nell'anno 2010 per la misurazione degli IPA in punti diversi del proprio territorio, con il risultato che sono stati riscontrati elevati valori di alcuni inquinanti specifici derivati dal carburante degli aerei, fortemente cancerogeni i quali superano ampiamente i limiti di legge.

“Valutazione della qualità dell'aria nel territorio del parco del Ticino” monitoraggio effettuato dall'Università Cattolica del Sacro Cuore di Brescia nell'anno 2010, in diversi Comuni del Parco del Ticino.

E' stata riscontrata una elevata presenza di IPA nell'area compresa tra Somma Lombardo e Besnate (SIC IT2010010 Brughiera del Vigano e SIC IT2010011 Paludi di Arsago Seprio), con picchi elevati di benzo(a)pirene addirittura superiori a quelli registrati nel fondo Quintavalle (Cascina Tre Pini).

Quanto sopra l'abbiamo già descritto nelle nostre precedenti osservazioni.

Quindi, il danno c'è, la causa è stata accertata, perciò questa va rimossa.

#### PROCEDURA D'INFRAZIONE 2012/4096 – Pilot n. 1509/10/ENVI- CHAP(2010)02056

##### Disastro ecologico nell'area SIC IT2010012 (Brughiera del Dosso)

In data 22 giugno 2012, la Commissione Europea Ambiente ha inviato una lettera di messa in mora al Governo Italiano, come riportato qui di seguito.

*“La Commissione ha ritenuto che la Repubblica Italiana:*

- non avendo adottato le opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché la perturbazione di specie per cui il SIC IT2010012 “Brughiera del Dosso” è stato designato; e*
- non avendo adottato le necessarie misure di conservazione per il SIC IT2010012 “Brughiera del Dosso” a più di 6 anni dalla sua inclusione nell'elenco dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica continentale,*
- sia venuta meno agli obblighi imposti dall'articolo 4, paragrafo 4 e dall'articolo 6, paragrafi 1 e 2 della direttiva 92/43/CEE,”*

Pertanto il Governo Italiano dovrà inviare le proprie osservazioni.

A questo reclamo, ne dovrebbero seguire altri, perché dovranno essere prese al più presto delle misure atte a risanare questi siti degradati che, assieme al più grande Parco fluviale europeo, sono stati sacrificati per far posto ad un ecomostro.

## SULLA MODIFICAZIONE DELLA SALUTE DELLA POPOLAZIONE

### Relazione introduttiva

#### La modificazione delle condizioni di salute della popolazione. (cap 6.6.2)

SEA afferma che la situazione futura delle concentrazioni degli inquinanti, PM10 e NOx resterà invariata rispetto all'anno 2007.

*"Tale risultato, esito anche delle scelte operate da SEA S.p.A. nella direzione della completa elettrificazione del parco dei mezzi di supporto (GSE), va letto in relazione al progressivo processo di riduzione dei valori di concentrazione degli inquinanti monitorati dalle citate reti, per effetto del quale ad oggi (2010) **in nessuna delle tre stazioni più prossime all'area aeroportuale<sup>1,2</sup> sono stati riscontrati valori medi annui superiori ai limiti normativi.***

***Posto quindi che ad oggi i livelli di inquinamento nell'intorno aeroportuale rientrano al di sotto dei limiti di legge e considerato che l'incidenza del contributo della sorgente aeroportuale rispetto a tali limiti si stima resterà all'orizzonte 2030 sostanzialmente dello stesso ordine di quella attuale, risulta possibile ritenere che anche le condizioni di salute pubblica connesse all'inquinamento atmosferico non subiranno modificazioni significative."***

**Affermare che "in nessuna delle tre stazioni più prossime all'area aeroportuale<sup>1,2</sup> sono stati riscontrati valori medi annui superiori ai limiti normativi. costituisce un falso!**

Le affermazioni di SEA sono clamorosamente smentite dai monitoraggi e dalle tabelle di ARPA sopracitate. Ancora una volta SEA nega l'evidenza e ciò ci pare poco onesto!

Infatti, nelle tre stazioni più prossime all'aeroporto ( Ferno, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo), i valori di PM10, NOx e O3 superano ampiamente i valori medi annui stabiliti dai limiti normativi.

Vedere anche la tabelle riportate nelle nostre precedenti osservazioni.

In questo capitolo SEA ribadisce la propria disponibilità allo svolgimento di una procedura di VIS, ma ignora completamente di fare un qualsiasi accenno all'andamento della salute della popolazione.

A tale scopo ricordiamo **l'indagine epidemiologica della ASL della Provincia di Varese**, venuta alla luce solo nell'anno 2010 e già riportata nelle nostre precedenti osservazioni:

La ASL ha riscontrato, nell'area che comprende 9 Comuni attorno Malpensa, un quadro preoccupante in quanto si registra, **dal 1997 al 2009, un aumento della mortalità per malattie respiratorie del 54,1% rispetto al 10,7% del resto dei Comuni della ASL di tutta la provincia.**

**I ricoveri ospedalieri per tutte le cause hanno subito un aumento del 2,8% contro una diminuzione negli altri Comuni della ASL del - 5%.**

**I ricoveri ospedalieri per malattie respiratorie sono aumentati del 23,8% contro il 6,3% del resto della ASL. Di tutta la provincia .**

**I tassi di mortalità per malattie respiratorie per 1000 abitanti sono aumentati del 41,1% rispetto al 2,7% degli altri Comuni della ASL. Di tutta la provincia.**

**I tassi di ospedalizzazione per malattie respiratorie per 1000 abitanti sono aumentati del 13,4% contro una diminuzione del 1,4% nel resto della ASL, di tutta la provincia.**

Peccato che nelle conclusioni l'ASL di Varese afferma che non è *"in grado di stabilire il rapporto causa-effetto tra la presenza dell'aeroporto e tale fenomeno, essendo tale fenomeno potenzialmente attribuibile a 100 altri fattori"*.

Quindi la ASL conferma l'esistenza del fenomeno, ma non svolge il proprio ruolo che sarebbe, riteniamo, quello di ricercarne la causa tra i 100 fattori enunciati. A noi sarebbe bastato che ne

trovasse almeno uno.

**Tale affermazione si commenta da sola!**

Dunque di inquinamento si muore e a fronte di questi dati accertati non c'è allarme e preoccupazione da parte delle autorità istituzionali provinciali e regionali e nemmeno da parte delle istituzioni collegate preposte alla tutela della salute.

Si constata invece che si preoccupano solo di portare avanti scelte politiche di sviluppo indiscriminato e senza limiti, senza il dovuto rispetto delle leggi, ignorando volutamente che tali scelte producono effetti devastanti per il territorio, l'ambiente e di conseguenza per la salute umana.

### **SUL RUMORE**

Solo un breve accenno anche su questo capitolo, per richiamare alla memoria un fattore non trascurabile per la salute della popolazione.

A pagina 118 – 6.6.2 si legge:

*“Per quanto invece attiene l'inquinamento acustico, sempre sulla scorta degli studi modellistici condotti è emerso come gli effetti dell'incremento del traffico aereo, ossia l'impronta acustica allo scenario 2030 andrà ad interessare porzioni territoriali sostanzialmente connotate da bassa densità*

*abitativa o del tutto prive di aree residenziali. Anche in questo caso è quindi possibile ritenere che le condizioni di salute delle popolazioni insediate non saranno significativamente modificate dagli effetti derivanti dall'impatto acustico.”*

Nell'anno 2000, la ASL di Varese ha condotto una indagine epidemiologica (*“Salus Domestica”*) nei 9 Comuni attorno a Malpensa, sugli effetti causati dal rumore del sorvolo degli aerei.

Sono state coinvolte nell'indagine 1703 casalinghe, assistite da un centinaio di Medici (MMG)

I risultati di questa indagine (venuti alla luce solo per caso qualche anno più tardi) hanno rilevato che il rumore aereo è causa di diversi disturbi e patologie alle persone esaminate.

Purtroppo la ASL nella sua relazione conclude: *“E' possibile che, nonostante lo studio non sia stato presentato come finalizzato a rilevare i danni derivanti dall'aeroporto, le donne dell'area più limitrofa abbiano esagerato i loro disturbi per dare maggior voce alle loro lamentele”*

Tale conclusione era forse da evitare, perché dà origine a qualche sospetto.

### **Lo studio HYENA**

Lo studio HYENA, finanziato dalla Comunità Europea ed espletato tra il 2003 e il 2006, ha avuto come obiettivo quello di valutare le correlazioni tra il rumore aeroportuale e l'ipertensione nella popolazione.

Sono state coinvolte 4861 persone residenti vicino a 6 aeroporti di altrettanti Stati Europei.

Lo studio in Italia ha coinvolto 753 soggetti residenti in prossimità di Malpensa.

L'indagine ha evidenziato che i soggetti che vivono attorno a Malpensa (e Atene) sono risultati più disturbati di quelli che vivono vicino agli altri aeroporti considerati.

**Probabilmente la causa deriva dal fatto che, a Malpensa, gli aerei volano anche di notte, quindi gli abitanti devono subire anche il rumore dei voli notturni, a differenza degli altri aeroporti Comunitari che, dalle ore 23 alle ore 6, sono chiusi...**

Lo studio ha confermato gli effetti sulla salute già conosciuti, derivati dall'esposizione continua al rumore aeroportuale e, tra i principali, **l'ipertensione ed i disturbi cardiovascolari.**

**Facciamo notare che il DPR 476, del 9 novembre 1999, abroga l'art. 5 del precedente decreto**

**DPR N. 496 e conferma il divieto di movimenti di aerei negli aeroporti civili dalle ore 23 alle ore 6.**

**Questo è l'ennesimo esempio che Malpensa opera al di sopra delle leggi.**

Ritornando alla enunciazione sopra richiamata di SEA, che *“gli effetti dell'incremento del traffico aereo, ossia l'impronta acustica allo scenario 2030 andrà ad interessare porzioni territoriali sostanzialmente connotate da bassa densità abitativa o del tutto prive di aree residenziali.”*

Ci chiediamo come siano possibile tali affermazioni quando si sa che non esistono aree disabitate o di bassa densità abitativa, perché gli insediamenti abitativi iniziano a partire dalla recinzione dell'aeroporto (ad esempio la frazione di Case Nuove del Comune di Somma Lombardo) mentre a qualche centinaio di metri dalla recinzione iniziano gli abitati di Ferno, Lonate Pozzolo, Vizzola Ticino, Samarate, Casorate Sempione e Cardano al Campo.

Quindi, anche con tre piste, il rumore non si riduce ma, semplicemente, viene un po' spostato ma gli effetti rimangono sulla stessa area. Siccome la terza pista è solo giustificata dall'aumento di traffico, l'aeroporto con tre piste produrrà più traffico e maggiori emissioni sia acustiche che atmosferiche.

Infatti, il rumore aeroportuale va ad interessare una area con raggio almeno di 10-15 chilometri e anche oltre, coinvolgendo oltre ca. 625.000 residenti di tre province.

Come è possibile sostenere che l'aggiunta di una pista possa ottenere la riduzione del rumore su un'area così vasta ed interamente e densamente antropizzata?

Oltretutto SEA ha recentemente fatto in pubblico un passo indietro sulla questione *“la terza pista serve per ridurre il rumore”* Ha infatti dichiarato, per bocca del responsabile delle relazioni esterne che, con l'attuale calo di traffico, la terza pista non serve e non si farà. Quindi smentendo la versione favolistica contenuta anche in queste integrazioni per cui la pista in più serve a ridurre il rumore.

**Per cui l'ennesima trovata di SEA non è credibile**

### **CONCLUSIONE**

Come si evince dalle integrazioni, SEA non desiste dal perseguire il suo obiettivo a qualunque costo forte della palese complicità di diversi attori, tra i quali Regione Lombardia e Provincia di Varese e forze politiche e istituzioni ad esse collegate.

Pur essendo certi che il SIA verrà bocciato dalla Commissione giudicante, questo non ci basta più.

Chiediamo che venga attuata una **VIS retrospettiva** e che Malpensa venga dimensionata secondo il responso conclusivo di questa procedura.

Tutto quanto sopra descritto non ha solo lo scopo di presentare delle osservazioni ad un documento relativo ad una procedura, che in questo caso ci sembra anomala, ma di una precisa denuncia di una serie di illegalità che si protraggono ormai da 14 anni e per le quali dovranno emergere le responsabilità personali di quanti hanno causato questo disastro ambientale agendo da sempre ed ancora oggi al di fuori delle regole, con imbrogli e falsità.

Perciò, se qualche Magistrato intenderà occuparsi del caso Malpensa, avrà la nostra completa disponibilità e collaborazione.

Per quanto riguarda l'inquinamento ambientale, il caso dell'azienda Malpensa non differisce da attività industriali come la Fincantieri di Porto Marghera, la Montefibre di Pallanza, la Pirelli di Milano, il Petrolchimico di Mantova ecc. che attualmente sono sottoposti a processi, purtroppo tardivi, per reati penali.

**E sarà troppo tardi, quando questo succederà anche per Malpensa .**



L'ultima cosa che si poteva pensare era quella di costruire un grande aeroporto in una zona densamente antropizzata le cui caratteristiche particolari, già note in partenza, determinate da assenza di ventilazione con lunghi periodi di stabilità atmosferica, non favoriscono la dispersione degli inquinanti. Questo lo si sapeva già prima!

Forse ci poteva stare un aeroporto, ma di dimensioni più contenute.

La grande quantità di emissioni inquinanti generate da questo mega aeroporto (oltre che essere già causa di effetti nocivi alla salute della popolazione), si accumula di giorno in atmosfera, precipita di notte in soluzione umida al suolo, acidificando ed inquinando sempre di più i terreni agricoli e gli orti di una vasta area attorno a Malpensa.

Questa è la spiegazione degli elevati valori di inquinanti rinvenuti nelle aree SIC.

**Dalla sentenza di primo grado della causa Quintavalle-SEA: Il giudice svolge un'ampia dissertazione sulla domanda di risarcimento della parte attrice nell'indicare altri elementi idonei a individuare profili di illiceità, sostenendo che l'inquinamento subito dal fondo trova causa nell'esercizio di una attività per la quale era stata omessa la prescritta valutazione di impatto ambientale che, se effettuata, avrebbe garantito il contenimento delle esigenze dell'aeroporto con quelle delle aree circostanti.**

Solo il pensare di incrementare ulteriormente il tasso di inquinamento in questo territorio è un atto che deve essere censurato, parimenti con le argomentazioni maldestre di SEA che si fondano su manipolazione di dati per creare confusione per raggiungere i propri obiettivi.

**Resta comunque il fatto, che passerà alla storia, dell'aeroporto costruito in modo sbagliato in un sito sbagliato, da persone sbagliate, responsabile di aver rovinato un territorio protetto, privilegiando gli interessi di pochi, violando i diritti fondamentali di molti, procurando conseguenze disastrose all'ambiente, alla salute e alla vita di intere comunità residenti.**

**Per i motivi di cui sopra e per quanto già scritto e presentato come osservazioni al masterplan di SEA nel luglio 2011, che confermiamo, questo Comitato, in rappresentanza di una popolazione significativa,**

**CHIEDE**

**CHE VENGA ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO**

**sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa e successive integrazioni.**

**Chiede inoltre audizione alla Spettabile Commissione VIA/VAS prima che venga espresso qualsiasi parere.**

**Grazie per la cortese attenzione**

**Distinti Saluti**

**Gallarate, 23 Luglio 2012**

<b>SOMMARIO</b>	<b>PAGINA</b>
CONSIDERAZIONI DI CARATTERE GENERALE	2
INTRODUZIONE	3
SULLA DISPONIBILITA' DI SEA AD UNA PROCEDURA DI V.I.S.	3
SULL'OPZIONE ZERO	4
SULLA QUALITA' DELL'ARIA	4
EMISSIONI NEI 6 COMUNI	6
EMISSIONI MACROSETTORE 8 NEI 6 COMUNI	10
SUI VALORI DEGLI INQUINANTI REGISTRATI NELLE POSTAZIONI ARPA	11
DATI ARPA ANNO 2011, PM10	13
Causa SEA/Quintavalle	20
Monitoraggio del Comune di Casorate Sempione nell'anno 2010	21
Valutazione della qualità dell'aria nel territorio del parco del Ticino	21
PROCEDURA D'INFRAZIONE 2012/4096 – Pilot N. 1509/10/ENVI	21
SULLA MODIFICAZIONE DELLA SALUTE DELLA POPOLAZIONE	22
SUL RUMORE	23
CONCLUSIONE	24