



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

E. prot. DVA - 2012 - 0019111 del 08/08/2012

COMUNE DI TURBIGO
Provincia di Milano

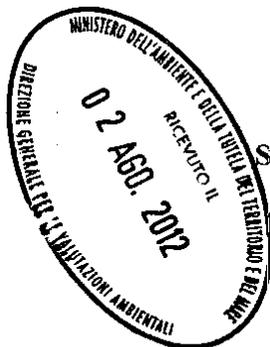
Prot. n. ~~9988~~ /ECOL.
RACC. AR

Turbigo, 31 Luglio 2012



Spett.le **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Direzione generale per le Valutazioni Ambientali
Viale Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Spett.le **MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI**
Via San Michele, 22
00153 ROMA



Spett.le **REGIONE LOMBARDIA**
Direzione Generale Territorio e Urbanistica
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 MILANO

Spett.le **REGIONE PIEMONTE**
Direzione Ambiente
Via Principe Amedeo, 17
10123 TORINO

E p.c

Spett.le **SEA - Direzione Infrastrutture**
Aeroporto Milano Linate
20090 SEGRATE (MI)

Spett.le **ENAC**
Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti - Direzione Pianificazione e Progetti
Viale Castro Pretorio, 118
00185 ROMA





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Oggetto: Aeroporto di Milano Malpensa

Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale ai sensi del d.lgs. n. 152/06 ss.mm.ii. - Integrazioni volontarie SEA

OSSERVAZIONI ai sensi art. 24 - c. 9 bis - D.Lgs. n. 152/2006

Approvate con deliberazione Consiliare n. 28 assunta nella seduta del 27.07.2012, dichiarata immediatamente eseguibile

In data 30.05.2012 - ns. prot. n. 7098 - è pervenuta a questa Amministrazione la documentazione relativa a quanto in oggetto (trasmessa da SEA con nota prot. 0014540 del 28.05.2012), di cui è stato dato avviso pubblico mediante pubblicazione su tre quotidiani nazionali in data 06.06.2012.

La suddetta documentazione è stata fornita su supporto informatico e cartaceo ed è costituita da:

Parte 1

- Lettera ENAC prot. n. 0067042/CIA del 28.05.2012
- Copia Avviso Pubblico
- N. 1 CD
- Relazione Introduttiva
- Approfondimenti Ambientali:
 - Allegato 1 - Accessibilità all'Aeroporto
 - Allegato 2 - Valutazioni di impatto sulla salute e disponibilità di SEA
 - Allegato 3 - Approfondimenti delle tematiche ambientali relative alle acque
 - Allegato 4 - Ricerca naturalistica ambientale
 - Allegato 5 - Relazione paesaggistica

Parte 2

- Approfondimenti Progettuali:
 - N. 44 elaborati grafici
- Tutti gli elaborati riportano la data aprile 2012.

Con riferimento alla documentazione integrativa presentata da SEA relativamente alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa avviata da ENAC, la scrivente Amministrazione presenta le seguenti

OSSERVAZIONI

1) ERRONEO AVVIO DELLA PROCEDURA DI VIA - NECESSITA' DELL'AVVIO DELLA PROCEDURA DI VAS.

Tutta la documentazione redatta e presentata da SEA descrive l'ampliamento di Malpensa, non come un'opera già prevista e contestualizzata in un atto pianificatorio, nella specie il Piano Territoriale Regionale d'Area relativo a Malpensa, come dovrebbe essere ai sensi della L.R. n. 12/2005, ma come un "atto pianificatorio e programmatico in sé" relativo allo sviluppo dell'aeroporto, con la previsione non solo di una Terza Pista, ma anche di un polo logistico





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

denominato Cargo City, di due alberghi e della completa modifica della viabilità comunale e provinciale di accesso.

La semplice lettura della "Relazione tecnica-descrittiva" al nuovo "Master Plan Aeroportuale", infatti, pretende di dare valenza di piano urbanistico, in particolare sostitutivo al Piano Regolatore Generale dell'aeroporto di Malpensa redatto nel 1985 approvato con DM 13.2.1987.

Ferma restando l'illegittimità di una simile indebita ingerenza da parte di SEA nell'esercizio dei poteri pianificatori, se così fosse, allora, come ogni atto pianificatorio e programmatico che prevede in sé la localizzazione di un'opera da assoggettarsi a VIA, deve essere **obbligatoriamente e preventivamente sottoposta a VAS**, ai sensi della Direttiva comunitaria in materia ed ai sensi del d.lgs. n. 152/2006.

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

2) SOTTOSTIMA GRAVITA' DELL'IMPATTO DA RUMORE

Con riferimento a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale di SEA pag. 5-189 e pag. 5-195 e a pag. 115 e pag. 116 della Relazione Introduttiva delle integrazioni volontarie, si informa che **non corrisponde a verità** il fatto che *"a sud dell'aeroporto gli effetti dell'incremento del traffico andranno a interessare porzioni territoriali connotate da bassa densità abitativa o del tutto prive di aree residenziali e che si limiteranno solo a lambire aree urbanizzate"*.

Poco più a sud della frazione di Tornavento, **ignorato dal precedente Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) e nuovamente disatteso dalle integrazioni volontarie**, si evidenzia che ci sarà un impatto forte da rumore permanente per le zone residenziali densamente popolate di altri tre Comuni (Nosate, Castano Primo e Turbigo).

Sempre con riferimento a pag. 115 e pag. 116 della Relazione Introduttiva delle integrazioni volontarie, si informa inoltre che **non corrisponde a verità** che *"la curva isofonica dei 65dBA a sud non interesserà aree abitative"*. Infatti oltre a Tornavento (per cui è prevista la delocalizzazione), anche le abitazioni di ben 7 famiglie di Nosate ricadranno entro tale curva. Per queste residenze, a differenza di Tornavento, non è però prevista nessuna delocalizzazione.

Analogamente **inesatta** risulta l'affermazione per cui: *"la curva isofonica dei 60dBA a sud subisce un allungamento andando a lambire aree urbanizzate"* e che *"gli effetti prodotti dall'incremento del traffico andranno a interessare porzioni territoriali connotate da bassa densità abitativa o del tutto prive di aree residenziali"*. Infatti, come evidenziato dal precedente SIA, la curva isofonica dei 60 dBA comprenderà al suo interno **TUTTE le abitazioni** del Comune di Nosate, **metà delle abitazioni** del Comune di Turbigo (già per altro interessato dal sorvolo, in fase di decollo ed atterraggio, di aeromobili circuitanti sulle due aerovie esistenti) e di **alcune abitazioni** del Comune di Castano Primo, per un totale di circa **5000 abitanti**.





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Con riferimento a quanto riportato a pag. 118 della Relazione Introduttiva delle integrazioni volontarie, si ribadisce altresì che è **inesatto** quanto riportato dall' affermazione che: *"l'impronta acustica allo scenario 2030 andrà a interessare porzioni territoriali connotate da bassa densità abitativa o del tutto prive di aree residenziali per cui le condizioni di salute e lo stile di vita delle popolazioni ivi residenti non saranno significativamente alterate dagli effetti derivanti dall'impatto acustico"*.

Mentre nel precedente SIA, la curva 60 dBA dovuta ai sorvoli di aeromobili insistenti sulla terza pista, interessava **GROSSE PORZIONI DI AREE RESIDENZIALI**.

Con riferimento all'analisi della Relazione sulla Salute Pubblica, si informa che la maggior parte della popolazione residente nelle aree a sud dell'aeroporto subirà un peggioramento delle condizioni di vita e di salute per effetto dell' aumentato carico acustico. Si tenga ben presente; che ad oggi il territorio a sud dell'aeroporto già sopporta la **totalità** degli atterraggi e dei decolli notturni (di notte infatti i decolli sono orientati verso sud).

Per quanto sopra, come evidenziato dallo Studio Hyena, la costruzione della terza pista comporterà pesanti ricadute sulla salute della popolazione in termini di aumento dei casi di patologie cardiovascolari, in particolare di ipertensione arteriosa.

E' quanto meno interessante rilevare che nell'allegato **Approfondimenti Ambientali a pag. 106 e 107** si riporta che: *"a sud dell'aeroporto, come conseguenza dei movimenti in corrispondenza della nuova pista, oltre ad una porzione abitativa del comune di Lonate Pozzolo, anche alcune abitazioni site nel territorio di Nosate potrebbero essere incluse all'interno dell'isofonica a 65 dB(A)"*.

Quindi sembra esserci contrasto con quanto in precedenza scritto nelle Relazione Introduttiva delle integrazioni volontarie !!!

Non risulta invece essere vera l' affermazione per cui *"...rispetto invece alle aree residenziali dei comuni di Turbigo e Robecchetto con Induno non si riscontrano effetti peggiorativi"*.

Ciò che tuttavia lascia a bocca aperta è che la curva di chiusura dei **65 dBA** è prevista **A SOLI 200 METRI DAL CENTRO DELL' ABITATO DI NOSATE** e poiché il rumore si propaga gradualmente, con ogni probabilità, nel centro di Nosate ci sarà un impatto acustico devastante di poco inferiore a 65 dBA con un inesorabile deterioramento della qualità della vita dei Nosatesi.

Si ricorda inoltre per quanto detto in precedenza, che **TUTTE** le altre **ABITAZIONI** del Comune di Nosate si ritroveranno comunque all'interno della curva > 60 dBA.

Anche ampie porzioni delle aree residenziali di Turbigo subiranno effetti peggiorativi, basta ricordarsi delle precedenti curve isofoniche presentate nello S.I.A.

Omessa dalle Osservazioni Integrative e dal precedente S.I:A sono le residenze di **Castano Primo**, giacenti tra i Comuni di Turbigo e Nosate e comprese nella curva dei 60 dBA. (Infatti il territorio di Castano Primo si "incunea" tra Nosate e Turbigo).

Riassumendo, a causa della costruzione della terza pista, circa **5000 abitanti attualmente non interessati** dal rumore degli aerei risulteranno inclusi nella zona tra i 60 e 65 dbA mentre alcune saranno interessate dalla curva isofonica dei 65 dbA.





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Se si analizzassero le mappe del territorio e si confrontasse la distanza delle abitazioni delocalizzate di Lonate Pozzolo dall' inizio dell' attuale pista 35R (4 Km); si scoprirebbe che la stessa distanza esisterebbe tra l' abitato di Nosate e l' inizio della Terza Pista.

Infatti misurando 4 Km dalla testata dell'ipotetica terza pista 35N; si potrebbe notare che **le abitazioni di sette famiglie** di Nosate ricadrebbero entro tale distanza, mentre il centro del Comune di Nosate disterebbe dal citato inizio di pista soli 4,2 Km. Si rileva che a solo due Km dalla testata della nuova pista 35N ci sono alcuni insediamenti artigianali/produttivi oltre ad un allevamento cavalli e centro ippico.

Il dubbio che ci si pone allora è il seguente: se a Lonate Pozzolo sono state delocalizzate intere famiglie che abitavano a 4000 metri dalla pista 35R, cosa succederà al Comune di Nosate, il cui centro si verrà a trovare a soli 4200 metri dalla nuova pista ?

E' quindi evidente che la costruzione della **terza pista creerà un problema di vivibilità enorme** per le popolazioni che attualmente risiedono a sud dell'aeroporto.





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano



Via Roma 1 20029 Turbigo - Tel. 0331/897.490 - Fax 0331/871.016 - Partita I.V.A.: 05068900157 - C.F.86004290150

Sito: www.comune.turbigo.mi.it E-mail: affari_generali@comune.turbigo.mi.it





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Si ricorda che i territori del Comune di Nosate, Castano Primo e Turbigo sono localizzati in **pieno Parco Ticino**, l'area che si verrà a trovare sotto la rotta di atterraggio della terza pista è un'area di pregio, circondata da piste ciclabili e situata lungo il Sentiero Europeo E1.

Queste zone di grande valore naturalistico, oggi non sono minimamente toccate dal rumore aeroportuale.

Si fa notare che sia a Nosate, sia a Turbigo, sono recentemente sorte alcune attività legate al turismo nel Parco Ticino (in previsione dell'evento EXPO 2015), bici bar, noleggio biciclette, ristoranti/agriturismi che con la costruzione della terza pista scomparirebbero.

Allora, ci si permetta questa ironica conclusione, con riferimento a quanto riportato nell'allegato Approfondimenti Ambientali a pag. 106 e 107, si riporta che: " *nel complesso, per lo Scenario Futuro non si registra un significativo peggioramento della situazione acustica dei comuni dell'intorno aeroportuale, in quanto l'effetto dell'aumentato traffico è mitigato dalla redistribuzione dei voli su tre piste*".

Si ribadisce invece che, al contrario, di quanto riportato precedentemente nel SIA e nelle integrazioni volontarie, la terza pista non mitigherà il rumore; ma **lo estenderà in modo pesante ad altre ZONE RESIDENZIALI a sud dell'aeroporto che oggi non sono per nulla impattate dal rumore di Malpensa.**

Infatti, come esemplificazione, la seguente carta del SIA mostra come a nord il rumore verrà solamente spostato da una limitata area residenziale (Somma sud) ad un'altra (Somma Est/Casorate Sempione), mentre a sud saranno interessate grandi porzioni di aree residenziali attualmente non interessate dal rumore di Malpensa.

Si noti che la dimensione delle aree residenziali a sud che saranno impattate dal rumore della terza pista è notevolmente superiore a quella delle aree residenziali a nord a cui verrà tolto il rumore.

In altre parole **per cercare di risolvere un problema se ne crea un altro MOLTO PIU' GRANDE.**





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano





COMUNE DI TURBIGO
Provincia di Milano



Sito: www.comune.turbigo.mi.it E-mail: affari.generali@comune.turbigo.mi.it

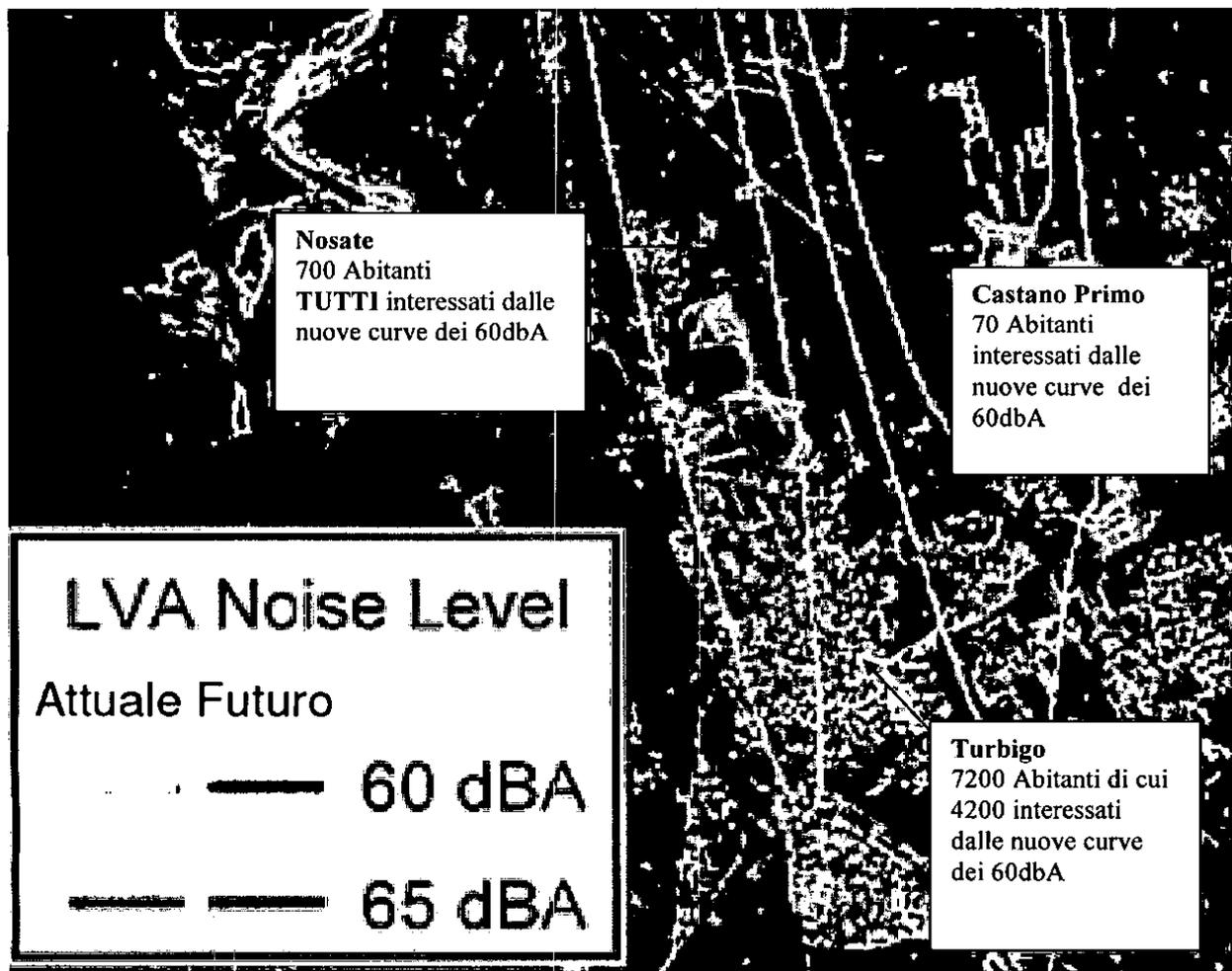




COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Zone residenziali di Nosate, Turbigo, Castano Primo che saranno impattate dal rumore.

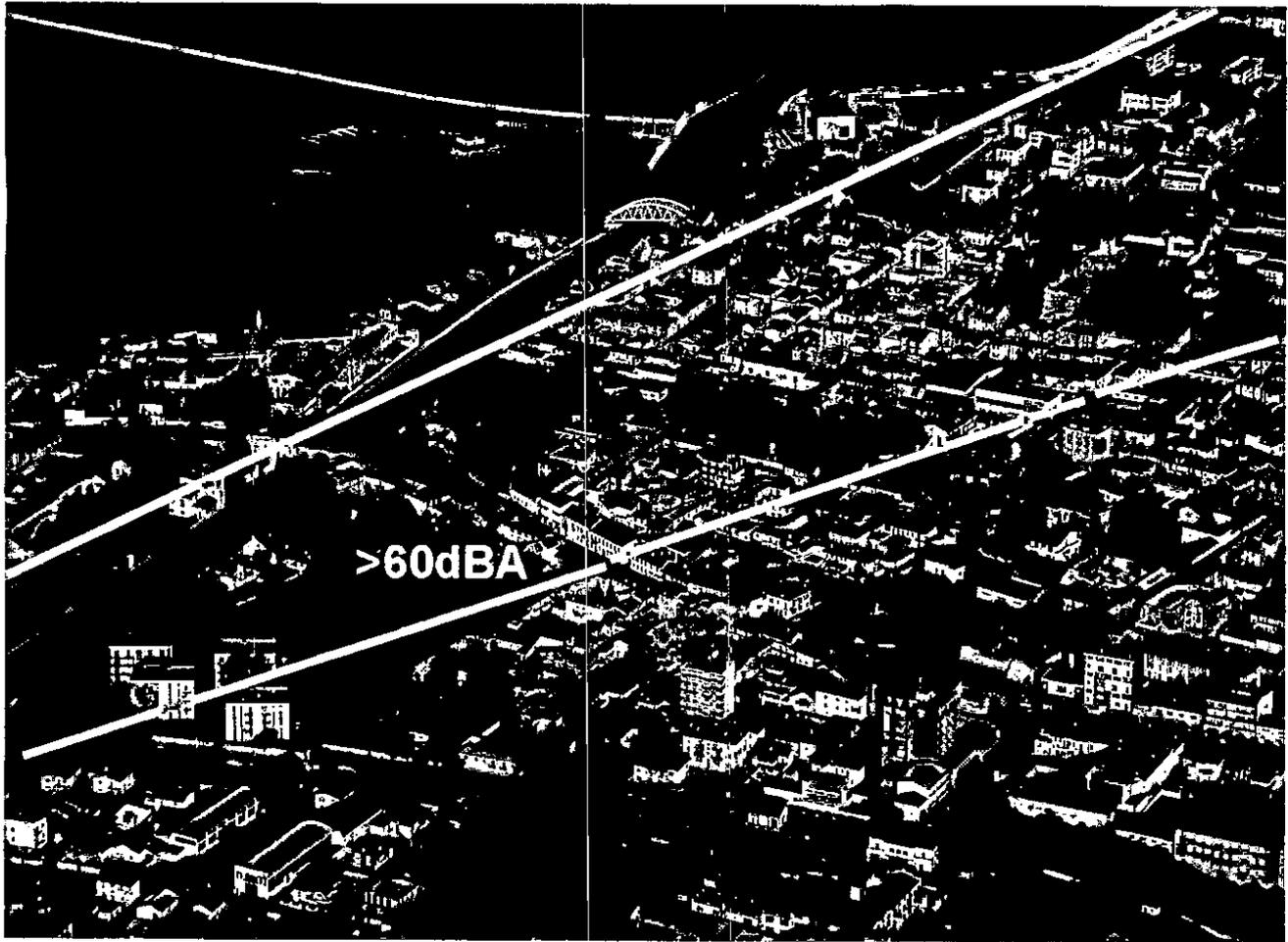


Pag 194 del S.I.A. (dettaglio)





COMUNE DI TURBIGO
Provincia di Milano



Parte delle aree residenziali di Turbigo interessate dalla curva $>60\text{dBA}$ della terza pista (praticamente il Centro del paese Municipio compreso).

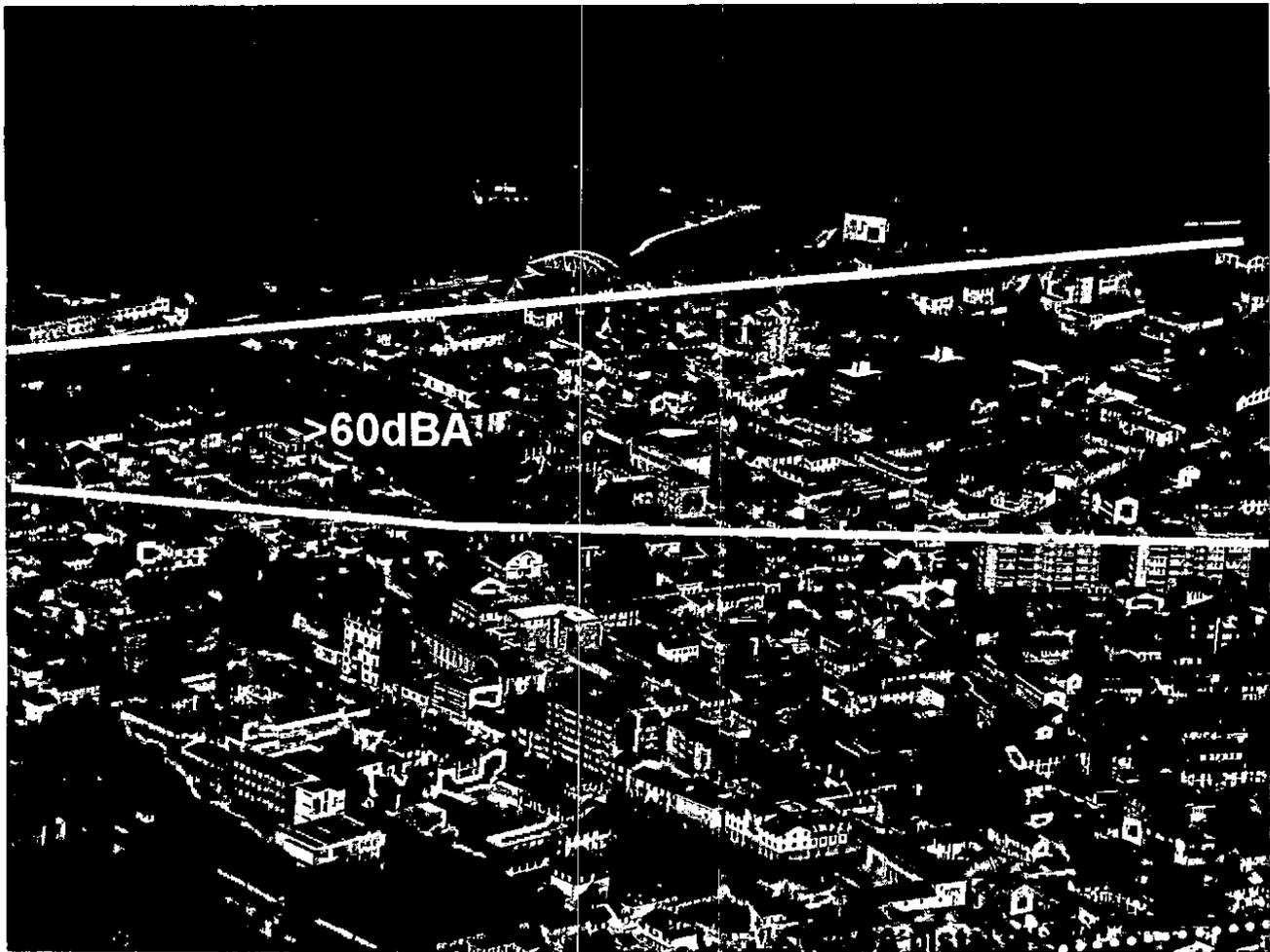
Via Roma 1 20029 Turbigo - Tel. 0331/897.490 - Fax 0331/871.016 - Partita I.V.A.: 05068900157 - C.F. 86004290150
Sito: www.comune.turbigo.mi.it E-mail: affari.generali@comune.turbigo.mi.it





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano



Parte delle aree residenziali di Turbigo interessate dalla curva $>60\text{dBA}$ della terza pista (praticamente il Centro del paese Municipio compreso).

Come evidenziato dal SIA e dalle integrazioni volontarie, poco più a est, altre aree residenziali del Comune di Turbigo saranno interessate dalla curva $>60\text{dBA}$ della pista 35L



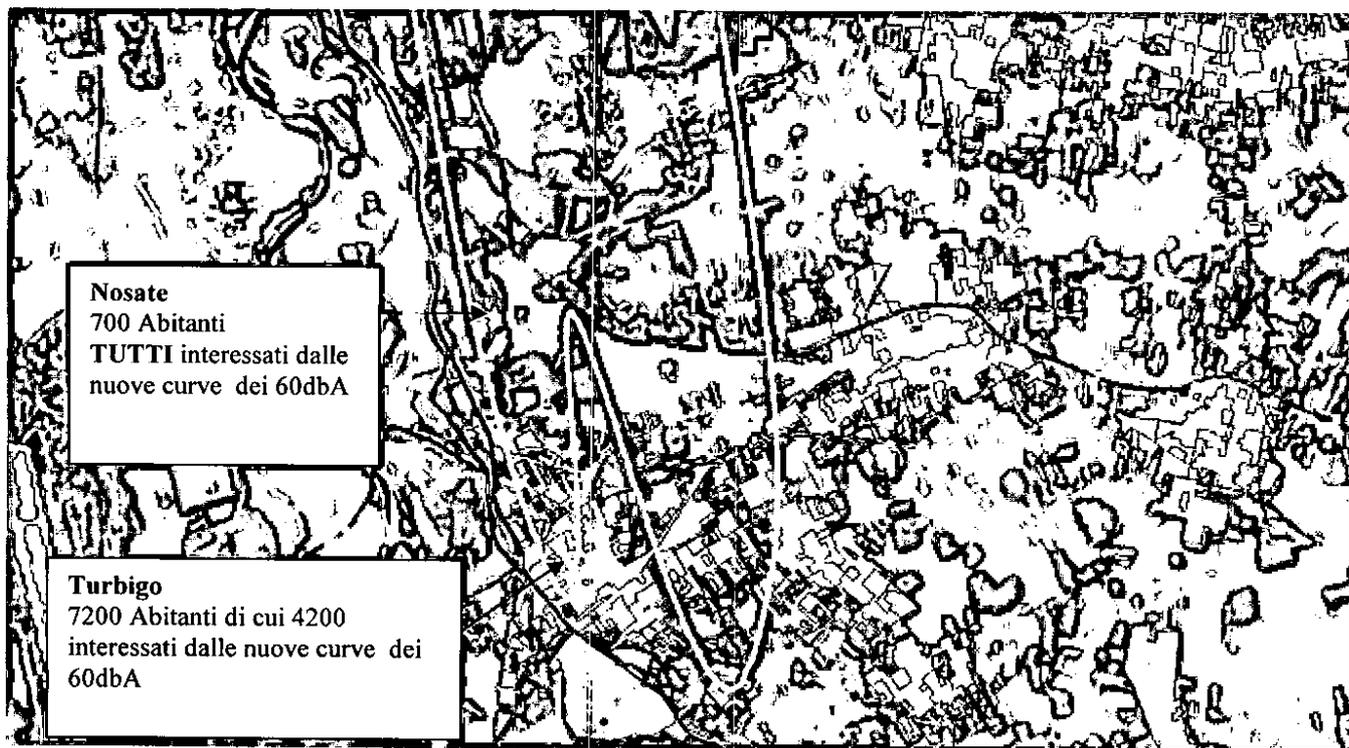


COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Con riferimento alle Mappe 8.4 "Scenario futuro mediato sul giorno di picco" degli approfondimenti Ambientali delle Integrazioni Volontarie, si evidenzia che:

la curva dei 60 dBA delle integrazioni volontarie E' STATA RIDOTTA rispetto a quella equivalente riportata dal S.I.A. (vedi pag. precedente) con la conseguente riduzione della zona residenziale di Turbigo interessata dalla curva dei 60dBA.



Delle due, pertanto, l' una: o erano sbagliate le curve dei 60 dBA degli studi del SIA e del MITRE o sono sbagliate quella della mappa 8.4 (entrambe utilizzano lo stesso modello di calcolo INM).

Altra cosa incomprensibile è che nello Studio di Impatto Ambientale, con curve isofoniche più ampie, non si citava l'impatto da rumore sui Comuni di Nosate e Turbigo, oggi con curve "stranamente ridotte" l'impatto, anche se non correttamente, è citato.

Non volendo pensare a una scorrettezza per ridurre le zone residenziali interessate, non si capisce però il motivo della suddetta differenza.

Sicuramente il motivo di tale riduzione non può essere imputato, come si cerca di far credere nelle integrazioni volontarie, all'ammodernamento della flotta (tipologia di aeromobili) per i motivi ben dettagliati nella pagina seguente.

Inoltre considerando che la terza pista dovrebbe essere 2,3 km più a sud delle altre, la curva di rumore dovrebbe allungarsi più a sud e non accorciarsi rispetto alle altre piste.

Via Roma 1 20029 Turbigo - Tel. 0331/897.490 - Fax 0331/871.016 - Partita I.V.A.: 05068900157 - C.F.86004290150
Sito: www.comune.turbigo.mi.it E-mail: affari_generali@comune.turbigo.mi.it





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

A pag. 113 della Relazione Introduttiva si afferma che il processo di progressivo **rinnovamento del parco velivoli** con aerei più performanti anche sotto il profilo delle prestazioni ambientali, ha contribuito alla **riduzione dell'impronta acustica** e, quindi, delle porzioni territoriali interessate. Questo è solo parzialmente vero in quanto è applicabile solo alle fasi di decollo e sorvolo ma non all'avvicinamento.

E' indispensabile evidenziare che per quanto riguarda la fase di volo che interessa i territori a sud dell'aeroporto e cioè la **fase di avvicinamento** (approach), l'introduzione dei nuovi modelli della famiglia A319/320/321 al posto degli MD80/MD82 **ha causato non una diminuzione ma un AUMENTO DEL RUMORE**.

Gli Airbus A319/320/321 nella fase di avvicinamento sono infatti più rumorosi dei vecchi MD80/MD82 come riportato dai dati di certificazione riportati sul sito EASA.

NOISE LEVELS (EPNdB)

Aircraft	Model	Engine	Eng model	Lateral	Flyover	Approach
McDonnell Douglas	MD-82	Pratt & Whitney	JT8D-217C, JT8D-219	96,5	86,3	92,8
Airbus	A319-131	International Aero Engine	V2522-A5	91,1	84,8	94,3
Airbus	A320-216	CFM	CFM56-5B6/3	91,7	86,8	95,5
Boeing Company	787-8	Rolls-Royce	Trent 1000-A	90,1	84,0	96,8

Fonte: sito EASA EASA Noise Type Certificates

Come evidenziato dal SIA, le aree a sud saranno quelle più impattate dal rumore della terza pista, essendo aree sorvolate in atterraggio è quindi possibile affermare che **l'innovazione tecnologica ad oggi conosciuta non porterà ad una riduzione del rumore**, anzi per il momento si è dimostrato il contrario.

Ne è prova che il modernissimo **Boeing 787**, che dovrebbe essere l'aereo più recente e meno rumoroso in circolazione, è molto silenzioso in decollo, ma in **avvicinamento** ha un livello di **rumore ancora superiore alla famiglia A319/320/321**.

Per il futuro non si conoscono, né tantomeno SEA ha evidenziato quali siano i nuovi modelli di aerei o quale sia la novità tecnica all'orizzonte in grado di permettere una ulteriormente significativa riduzione del rumore prodotto dalle attuali flotte.





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

La riduzione del rumore dai modelli della famiglia MD80 a quelli della famiglia A320 è semplicemente dovuta al fatto che il riposizionamento dei propulsori dalla coda (jet) alle ali (turbo fan) ha permesso l'aumento del diametro degli stessi con una conseguente riduzione del rumore emesso e comunque l'ammodernamento della flotta con la sostituzione dei modelli MD80/MD82 con aerei A319 e A320 è ormai avvenuto.

Per quanto sopra non è possibile immaginare come in futuro sia possibile pensare a una riduzione delle porzioni di territorio interessate dal rumore grazie a nuove tecnologie introdotte sulle flotte, soprattutto se riferite a territori interessati dagli avvicinamenti.

3) PREVISIONI DI TRAFFICO ERRONEE E SBAGLIATE

Le **previsioni di crescita del trasporto aereo** con le quali SEA giustifica la necessità della costruzione della terza pista continuano ad essere imprecise ed errate.

A Pag. 52 della Relazione Introduttiva si riporta che *“la diminuzione di traffico conseguente all'abbandono di Malpensa come hub da parte di Alitalia e l'assegnazione alla città di Milano dell'Expo 2015, SEA S.p.A. ha ritenuto necessario aggiornare tale analisi nel corso del 2009 così da tener conto anche delle più recenti evoluzioni dello scenario di riferimento.*

Il periodo 2008-2010 difatti costituisce una fase di transizione per Malpensa caratterizzata da una repentina e significativa flessione del traffico relativo a tutte le componenti, alla quale però segue, già a partire dal 2009, un recupero che porterebbe intorno al 2013, secondo le stime effettuate, a volumi di traffico passeggeri analoghi a quelli che hanno caratterizzato il 2007.”

Anzitutto ci preme far notare che nelle integrazioni volontarie di SEA è stata omessa la drammatica diminuzione di movimenti, passeggeri e merci del 2012, diminuzione già in essere nella seconda metà dell' anno 2011.





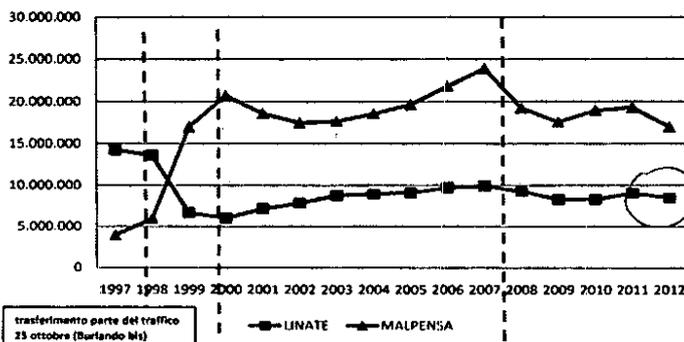
COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Di seguito si riportano i dati presentati da Regione Lombardia alla presenza di SEA e Comune di Milano durante il primo incontro dell'Osservatorio su Malpensa.

Evoluzione traffico Linate Malpensa (1997- 2012)

TRAFFICO PASSEGGERI: EVOLUZIONE PAX ANNUI
LINATE E MALPENSA (1997-2012)



ANNO	LIN	MXP	TOT
1997	14.271.145	3.920.906	18.192.050
1998	13.611.749	5.919.592	19.531.341
1999	6.629.961	16.973.765	23.603.726
2000	6.026.342	20.716.815	26.743.157
2001	7.136.337	18.570.494	25.706.831
2002	7.815.316	17.441.250	25.256.566
2003	8.757.038	17.621.585	26.378.623
2004	8.947.525	18.554.874	27.502.399
2005	9.088.607	19.630.514	28.719.121
2006	9.696.515	21.767.267	31.463.782
2007	9.926.530	23.885.391	33.811.921
2008	9.266.152	19.221.632	28.487.784
2009	8.295.099	17.551.635	25.846.734
2010	8.296.450	18.947.808	27.244.258
2011	9.063.827	19.291.427	28.355.254
2012	8.487.480	16.963.893	25.451.373

trasferimento parte del traffico
23 ottobre (Burlando-Mi)

ampliamento del traffico su Linate
(Bersani 15-T)

abbandono Alitalia i voli settimanali effettuati da Alitalia su Malpensa
passano da 1.738 a 352, una sforbiata di 886 collegamenti settimanali.
I voli medi giornalieri scendono da 177 a 50 portando le destinazioni a
38, di cui 3 Intercontinentali, 26 Internazionali e 9 domestiche.

Nell'arco di tempo tra il 2001 ed il 2003 il traffico aereo subisce una battuta di arresto dovuta prima dall'attentato alle Torri Gemelle (11 settembre 2001) e alla diffusione dell'allarme SARS (marzo 2003)



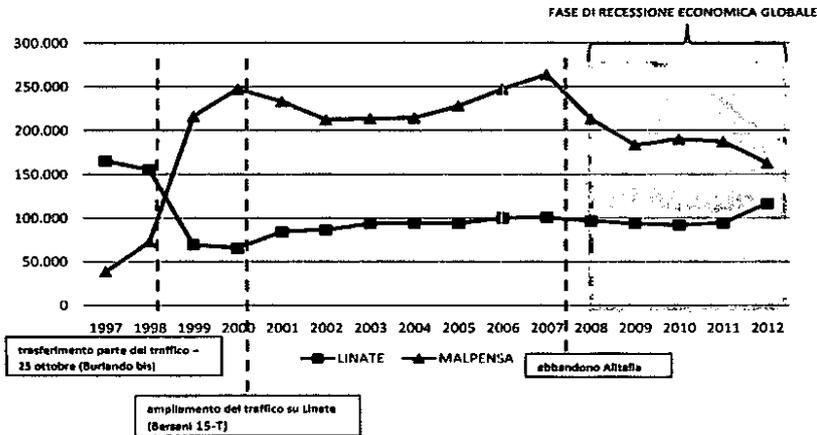


COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Evoluzione traffico Linate Malpensa (1997- 2012)

EVOLUZIONE MOVIMENTI ANNUI LINATE E MALPENSA (1997-2012)



ANNO	LIN	MLP
1997	165.714	38.496
1998	155.216	72.625
1999	69.590	216.174
2000	65.482	247.622
2001	84.589	233.158
2002	86.588	212.210
2003	93.824	213.554
2004	94.524	214.357
2005	93.942	227.718
2006	100.113	247.456
2007	100.467	263.584
2008	96.823	212.841
2009	93.764	183.182
2010	91.907	189.580
2011	94.547	186.780
2012	116.301	162.597

5



Di seguito il confronto fra le previsioni di SEA per l'anno 2012 e i dati reali di Assaeroporti riferiti ai primi 4 mesi del 2012 confrontati con gli stessi mesi del 2011 (fonte sito di Assaeroporti).

	Movimenti	Passeggeri	Cargo
Previsioni SEA per il 2012	+5,6%	+4,6%	+3,8%
Dati ufficiali 2012	-12%	-3,7%	-8,7%

Come si può notare vi è una profonda discordanza tra la realtà dei fatti e le previsioni di SEA.

Via Roma 1 20029 Turbigo - Tel. 0331/897.490 - Fax 0331/871.016 - Partita I.V.A.: 05068900157 - C.F. 86004290150

Sito: www.comune.turbigo.mi.it E-mail: affari.generali@comune.turbigo.mi.it





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano



TOTALI (Gennaio-Aprile/2012)								
N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%	Note
1	Alghero	3.622	-7,1	353.989	-3,1	493	2,9	
2	Ancona	4.588	-1,4	151.051	-5,0	2.050	-13,4	
3	Bari	10.773	-1,2	1.105.436	4,2	687	-4,1	
4	Bergamo	22.942	5,8	2.589.409	7,4	36.467	0,2	
5	Bologna	20.067	-8,0	1.663.371	-4,7	13.159	-2,9	
6	Bolzano	3.972	-26,3	12.650	-40,2			
7	Brescia	2.962	-12,2	12.276	-23,8	14.502	13,6	
8	Brindisi	5.136	13,5	583.939	11,3	16	33,3	
9	Cagliari	9.757	-8,5	898.021	-1,9	954	-13,0	
10	Catania	16.131	-5,2	1.777.583	-1,2	2.838	-3,1	
11	Crotone	835	-7,9	32.979	-0,6			
12	Cuneo	1.477	-27,7	58.534	-6,5			
13	Firenze	9.397	-4,6	524.187	-4,0	119	-37,0	
14	Foggia	669	-55,6	1.559	-92,4			
15	Forlì	1.053	-47,1	82.636	-40,8		-100,0	
16	Genova	7.673	1,4	404.007	3,3	925	-27,2	
17	Grosseto	358	-1,1	501	14,1			
18	Lamezia T.	5.080	5,0	569.936	7,9	564	-8,0	
19	Milano LIN	38.767	-0,7	2.829.160	4,2	6.622	5,1	
20	Milano MXP	54.159	-12,0	5.654.631	-3,7	136.136	-8,7	
21	Napoli	16.915	4,4	1.569.361	4,6	1.711	5,3	
22	Olbia	3.380	-20,9	217.863	-15,5	45	-13,5	
23	Palermo	12.301	-17,3	1.245.092	-8,8	576	-15,5	
24	Parma	2.283	-22,4	44.733	-34,2			
25	Perugia	1.000	-7,3	40.753	-5,1			
26	Pescara	2.407	16,3	152.894	14,4	430	11,1	
27	Pisa	11.209	0,7	1.165.089	3,3	2.050	-4,9	
28	Reggio Cal.	2.214	-14,8	157.413	4,1	42	-10,6	
29	Rimini	2.736	23,7	201.630	33,9	180	2,3	
30	Roma CIA	15.853	1,4	1.472.727	-0,8	5.660	-8,2	
31	Roma FCO	93.612	-6,7	10.592.944	-0,7	43.642	-11,0	
32	Siena	654	-6,2	1.269	50,4			
33	Torino	17.416	-4,1	1.181.716	-1,0	3.539	43,6	
34	Trapani	3.891	-6,3	390.645	-3,7	5	-37,5	
35	Treviso	6.362	-7,5	692.353	-5,3	53	-90,2	
36	Trieste - Ronchi dei L.	4.557	-11,1	232.154	-5,7	268	-12,7	
37	Venezia	22.212	0,2	2.087.228	6,2	13.187	-1,9	
38	Verona	10.471	-4,2	889.117	2,7	1.938	5,0	
	Totali	449.141	-5,8	41.640.836	-0,2	288.860	-6,0	





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

A Pag. 55 della Relazione introduttiva l'unica motivazione per cui secondo SEA non è accettabile l'opzione zero (No alla realizzazione della Terza Pista) è che : *“Confrontando l'attuale offerta dello scalo di Malpensa con la domanda di traffico stimata secondo le previsioni descritte nel precedente paragrafo, si evince come già nel breve-medio periodo possano essere raggiunte situazioni in cui si avvicina ai livelli di saturazione della capacità, specie per il sistema piste, che allo stato attuale è quello che presenta maggiori criticità In uno scenario evolutivo così definito, appare quindi necessaria la realizzazione di una terza pista”*.

Ebbene, analizzando con un minimo di obiettività i dati sopra riportati è **difficilmente possibile ipotizzare** un recupero del volume di traffico passeggeri riferito all' anno 2007, nell' anno 2013 (oppure negli anni seguenti).

Per tornare ai livelli del 2007, ovvero 267.000 movimenti l'aeroporto dovrebbe aumentare in un anno i propri movimenti del 65%, mentre come si evidenzia dai dati ufficiali di Assaereo, già solo **nei primi mesi del 2012** l'aeroporto di Malpensa **ha perso il 12% dei movimenti** rispetto agli stessi mesi del 2011 !

E come se non bastasse la situazione potrebbe ulteriormente peggiorare considerando l'elevata probabilità che anche KLM, come Air France, trasferisca tutti i suoi voli a Linate.

In conclusione è **più che evidente che le previsioni di trasporto** che stanno alla base del Master Plan di SEA, con le quali SEA giustifica la necessità della costruzione di una terza pista, si stanno rivelando fuorvianti e presumibilmente errate !

Ne è prova il fatto che le previsioni per l' anno 21012 ((presentate nel 2011) si sono rivelate sbagliate a distanza di pochi mesi e continuano ad essere palesemente sbagliate le previsioni riportate all'interno delle Integrazioni Volontarie.

Se sono errate così le previsioni a brevissimo termine, che affidabilità potranno mai avere le previsioni a medio e lungo termine con le quali SEA giustifica la necessità della costruzione di una terza pista ?

4) IMPATTO SULL'IMPIANTO DI DEPURAZIONE DI S.ANTONINO IDENTIFICATO COME RICETTORE DELLE ACQUE IN USCITA DELL'AEROPORTO

SEA, nel proprio Piano degli Indicatori Ambientali, afferma che la nuova infrastruttura aeroportuale continuerà ad utilizzare il Depuratore di S. Antonino per il trattamento delle acque di scarico derivanti dall'infrastruttura stessa.

Il depuratore di S.Antonino è sito sul territorio del Comune di Lonate Pozzolo (VA) e scarica le sue acque reflue nel Canale Industriale che lambisce prima il territorio del Comune di Nosate, poi quello di Turbigo (MI). Le stesse acque originano poi, sempre a Turbigo, il Naviglio Grande che poi scorre fino alla Darsena di Milano.

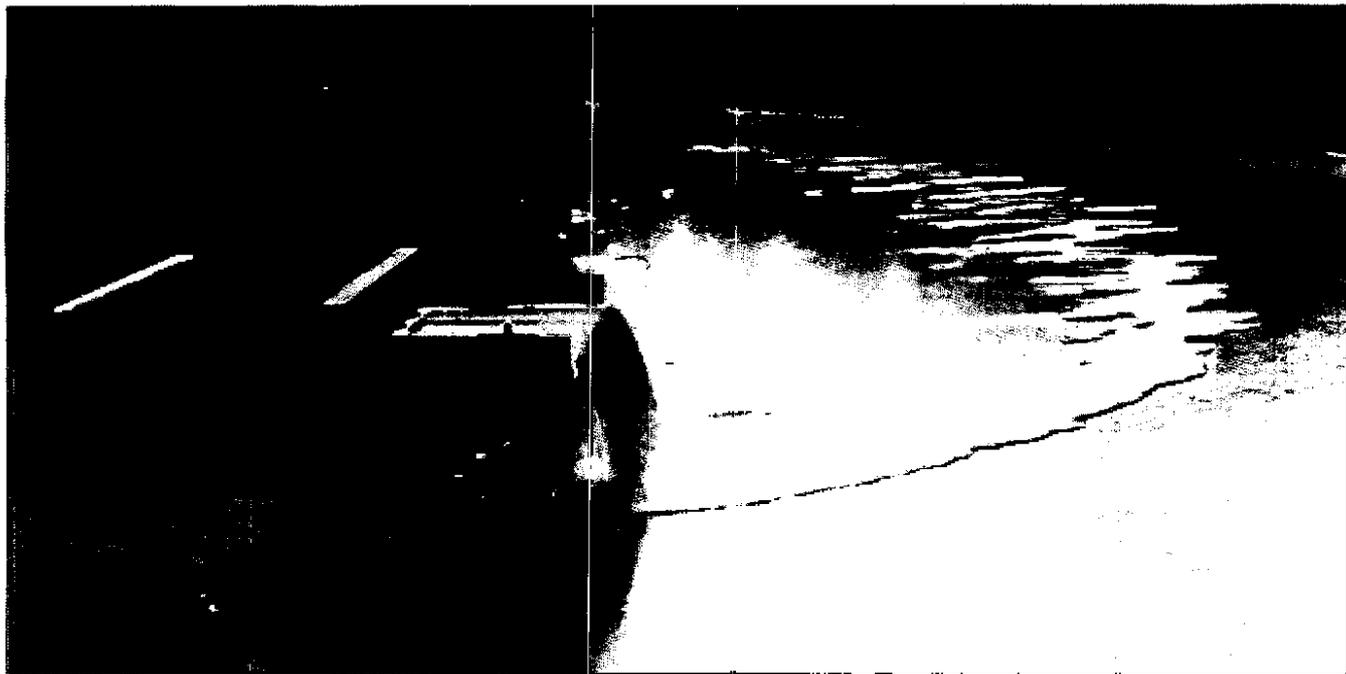




COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Si fa notare, altresì, che lo scarico delle acque è posizionato in modo veramente infelice lungo la pista ciclabile del Parco Ticino, via di comunicazione di prossima primaria valorizzazione grazie all' Evento dell' Expo 2015 , che mette in comunicazione il bacino del Lago Maggiore (costeggiando prima il Ticino, poi il Canale Industriale ed in seguito il Naviglio Grande) con la città di Milano.



Ebbene a tale proposito ci preme ricordare che tale depuratore, fino a poco tempo fa, era stato posto sotto sequestro per ordine del Tribunale di Busto Arsizio, in quanto gli scarichi superavano i limiti tabellari previsti dalla normativa in materia di tutela degli inquinanti da scarichi idrici.

Inoltre, da recenti rilievi effettuati da ARPA Lombardia, nonostante le opere di adeguamento ordinate dal Tribunale ed attualmente in corso, il depuratore è ancora oggi fuori limiti.

Tale impianto sconta l' errore della sua genesi costitutiva e cioè che fu dimensionato verso la fine degli anni '80 per un carico antropico addirittura antecedente il progetto della Grande Malpensa 2000. Risulta pertanto essere chiaro come non possa essere tecnicamente più in grado di sopportare un ulteriore aumento di portata in ingresso.

Pertanto con riferimento alle Controdeduzioni di SEA inerenti agli scarichi idrici dell' Aeroporto di Malpensa nel depuratore di Sant'Antonino; è vero che si afferma che anche con la Terza Pista gli scarichi saranno sempre nei limiti tabellari ma saranno afferenti ad una struttura sottodimensionata e quindi dagli esiti, intesi come efficienza di depurazione, disastrosi.

SEA sarà comunque responsabile del superamento dei limiti tabellari dei reflui in uscita dallo scarico del depuratore se saranno rispettate le previsioni di crescita del traffico passeggeri giustificanti la realizzazione della Terza Pista. Infatti, il depuratore, essendo stato progettato per un carico antropico di 600.000 abitanti equivalenti come potrà garantire che le sue acque reflue





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

rispettino i limiti tabellari se una struttura, l' Aeroporto, prevederà un flusso passeggeri di 49.557.179 persone nel 2030 ?

In aggiunta a quanto già osservato rispetto al Master Plan presentato nell'anno 2011 e a conferma di quanto sopra riportato si riporta qui il giudizio conclusivo dell' indagine svolta da ARPA circa la "Valutazione della conformità dell'impianto Depuratore di S. Antonino, relativa all'anno 2011".

Tale Verbale si conclude con l' affermazione che "...per l'anno 2011 l'impianto risulta NON CONFORME ai limiti previsti dalla tabella1, parte terza, allegato 5 del d.lgs n.152/06 e della tabella 6 del regolamento regionale n. 3/06."

Poiché il superamento dei suddetti valori è punito ai sensi dell'art. 133 del D.lgs. n. 152/06 con atto a parte si è provveduto alla contestazione dell'illecito amministrativo.

5) ERRATA VALUTAZIONE RISCHI D'INCIDENTE

Si rileva che alcuni aspetti, legati principalmente alla SICUREZZA e al conseguente DISASTRO AMBIENTALE in caso di incidente, non sono stati ancora valutati compiutamente tenendo conto di tutti i fattori di rischio in gioco.

a. Il viadotto di accesso al Terminal 1 e torre di controllo

Non si è avuta nessuna risposta a quanto rilevato in precedenza (vedasi osservazioni a Master Plan di questo Comune del 2011) circa la presenza del pilone sud facente parte del viadotto di ingresso all'aeroporto la cui presenza pone interrogativi sulla sicurezza dell' aeromobile in caso di avaria del motore.

Infatti si rammenta che dallo studio del Mitre si ricava che la struttura di sostegno a sud del viadotto di accesso alle partenze del T1 è troppo alta , ripetiamo in caso di avaria di un motore dell' aeromobile, e che conseguentemente **dovrebbe essere ridotta in altezza**.

Inoltre in condizioni meteo di bassa visibilità e a seconda degli standard che si ritenga di utilizzare; la collocazione e l'altezza dell' attuale torre di controllo potrebbero non essere compatibili con le normative per il controllo del traffico aereo in caso di realizzazione della terza pista che rammentiamo essere decentrata rispetto alle due piste esistenti. Pertanto potrebbe essere necessaria una sua ricollocazione. Per amore unicamente alla verità riportiamo l' estratto dello studio del MITRE.





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

In condizioni meteorologiche di visibilità estremamente bassa ("Categoria III") e a seconda di quali standard si intenda utilizzare (a livello internazionale non esiste un accordo globale) la collocazione e l'altezza della torre di controllo potrebbero non essere compatibili con gli standard e potrebbe essere necessario situarla altrove. ENAC è l'unica Autorità competente per decidere in merito. L'importanza di tale decisione riguarda la presenza di condizioni di "Categoria III" con traffico elevato, per cui si richieda l'uso frequente della terza pista, e ciò potrebbe verificarsi entro pochi anni.

Nella scelta della posizione della nuova pista sono stati presi in considerazione vari fattori quali la possibilità di effettuare avvicinamenti paralleli indipendenti (simultaneamente alla Pista 35R), nonché di mantenere una distanza sufficiente dalla vicina autostrada ad ovest dell'aeroporto. Tuttavia non tutti i problemi sono di facile soluzione. La struttura di sostegno a sud del viadotto che conduce all'entrata principale del terminal passeggeri è troppo alta e dovrebbe essere ridotta in altezza, in base alle norme di sicurezza ICAO. Inoltre SEA dovrebbe monitorare attentamente qualsiasi nuova costruzione prevista dal Piano Regolatore di Malpensa. La realizzazione di fabbricati troppo alti o troppo vicini alle piste (esistenti o nuova) potrebbe essere causa di non conformità alle norme ICAO. Questi e altri fattori,

A nostro avviso, a questo punto, non si capisce perché queste obiezioni a suo tempo già sollevate; non abbiano ancora ricevuto una risposta esauriente e compiuta. Ancora le perplessità dello studio del MITRE risultano, per quanto visto, disattese.

Pertanto si ribadisce che, in caso di avaria di un motore dell'aeromobile durante il decollo dalla terza pista, la presenza di ostacoli di varia natura sulla rotta di salita del velivolo siano un ostacolo al proseguimento del volo in sicurezza. A titolo di esempio, la procedura del decollo di emergenza dell'Airbus A320 prevede il solo rientro del carrello e il divieto di impostare altre manovre fino al raggiungimento di almeno 400 ft. di quota.

A questo punto evitare la Torre di Controllo ed il pilone diventerebbe veramente difficoltoso !

b. La Centrale Termoelettrica di Turbigo

La realizzazione della terza Pista comporterà rotte di decollo e atterraggio sorvolanti a BASSA QUOTA la centrale termoelettrica Edipower di potenza pari a circa 1750MW caratterizzata dalla presenza di ben 6 camini di altezza variabile tra i 90 e 155mt.

Si rammenta che durante la Guerra al Terrore (1° e " Guerra del Golfo, Afghanistan) la Centrale era presidiata dall' Esercito per scongiurare possibili attentati che avrebbero avuto ricadute devastanti sul territorio circostante e non solo causa il ruolo strategico circa il fabbisogno energetico dell' Italia Nord-Occidentale.





COMUNE DI TURBIGO
Provincia di Milano



Via Roma 1 20029 Turbigo - Tel. 0331/897.490 - Fax 0331/871.016 - Partita I.V.A.: 05068900157 - C.F. 86004290150
Sito: www.comune.turbigo.mi.it E-mail: affari.generali@comune.turbigo.mi.it

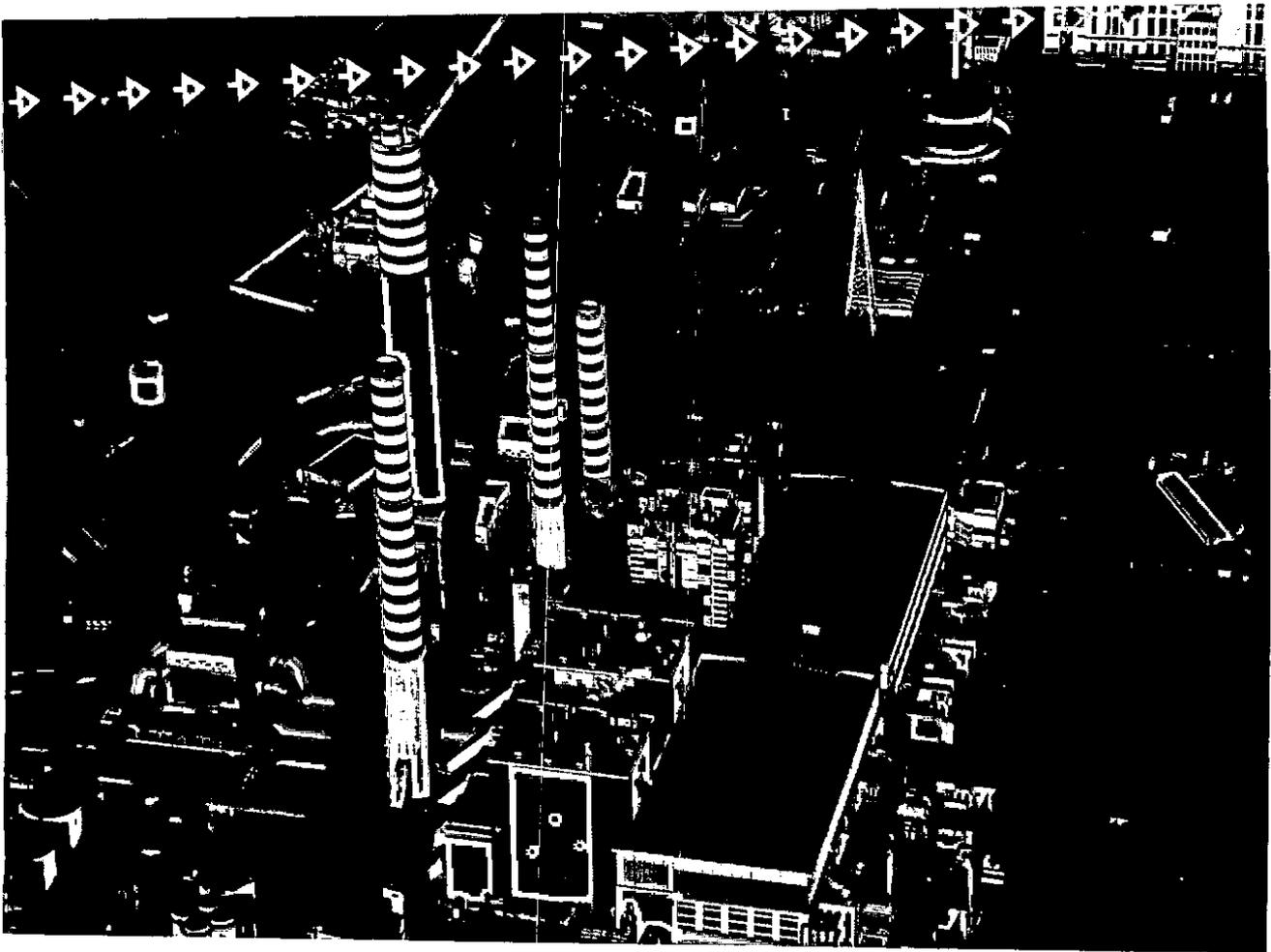




COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Di seguito la vista della Centrale di Turbigo scattata da un aereo in avvicinamento alla pista 35L, la rotta di avvicinamento alla terza pista (1200 metri a ovest, evidenziata dalle frecce), prevede il sorvolo della Centrale a una quota molto inferiore rispetto alla quota prevista per la 35L, in quanto la terza pista dovrebbe essere posizionata 2,3 Km più a sud della pista 35L.



Di seguito riportiamo alcuni stralci delle Contro Osservazioni (Pag. 30-32) "Approfondimenti Ambientali".

"Come si evince dalla mappa è possibile identificare una relazione diretta tra rotte e presenza di aziende a rischio d'incidente rilevante per i soli complessi di Turbigo e di Vergiate (specificatamente Centrale Termoelettrica di Turbigo di Edipower e Stabilimento Agusta S.p.A. di Vergiate, entrambe classificati ai 30 sensi dell'articolo 8). Nell'ipotesi di sviluppo aeroportuale (ovvero a fronte dell'accresciuto livello di traffico definito per lo Scenario Futuro) tali aziende saranno potenzialmente esposte a una più elevata probabilità di accadimenti di un evento accidentale.

Via Roma 1 20029 Turbigo - Tel. 0331/897.490 - Fax 0331/871.016 - Partita I.V.A.: 05068900157 - C.F. 86004290150
Sito: www.comune.turbigo.mi.it E-mail: affari_generali@comune.turbigo.mi.it





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

Si osserva tuttavia come la Centrale Termoelettrica di Turbigo, azienda a rischio incidente rilevante per lo stoccaggio di olio combustibile, ha in programma la piena conversione dell'impianto all'uso di gas naturale con la conseguente dismissione dello stoccaggio di olio combustibile e quindi, con riferimento allo Scenario Futuro, non sarà più a rischio incidente rilevante secondo i criteri dell'attuale normativa....

In conclusione non si ritiene che con lo Scenario Futuro l'aggravio del rischio sia significativo e legato principalmente all'aumento del traffico aereo. Si osserva inoltre come l'azienda a Rischio Incidente Rilevante che maggiormente potrà essere influenzata dalla presenza della nuova pista è la Centrale di Turbigo, che tuttavia, come definito precedentemente, è in corso di riconversione e non ricadrà più sotto il D.Lgs 334/99 e s.m.i."

La risposta delle Integrazioni Volontarie di SEA elude il problema dell'impatto di un velivolo con queste ciminiere poste sulla rotta di atterraggio verso la terza pista. Si rammenta che alcuni camini (i più vecchi) sono alti ben 155 m !

Se dovesse verificarsi tale evenienza alcuni rottami di sicuro ricadrebbero nell' area della Centrale con conseguente pericolo per la sicurezza dei lavoratori, ma la restante parte del velivolo danneggiata andrebbe sicuramente ad impattare su un centro abitato densamente popolato.

Nelle vicinanze della Centrale, a poche centinaia di metri in linea d' aria, sono siti un' Ospedale ("Casa di Riposo S. Edoardo") ed una Scuola Primaria (Per l' Anno Scolastico 2011-2012 sono risultati frequentanti 377 Alunni e 35 Insegnanti).

Sebbene sembra vero che in futuro non saranno più previsti stoccaggi di olio combustibile; una centrale di queste dimensioni, anche se funzionante a metano, è e rimane una potenziale bomba deflagrante in caso d'incidente aereo.

E' ben poca cosa affermare che tale impianto non ricade più sotto il D.Lgs 334/99: il pericolo permane ed è reale.

Infatti si vuole rimarcare che è già successo che per un concatenarsi di cause legate ad avarie, incomprensioni con i controllori di volo, maltempo e/o windshear; si siano verificati incidenti aerei in fase di avvicinamento alla pista d' atterraggio. Molte sono state le perdite di vite umane fra i passeggeri del velivolo ma anche, purtroppo, tra i residenti il luogo dell' impatto.

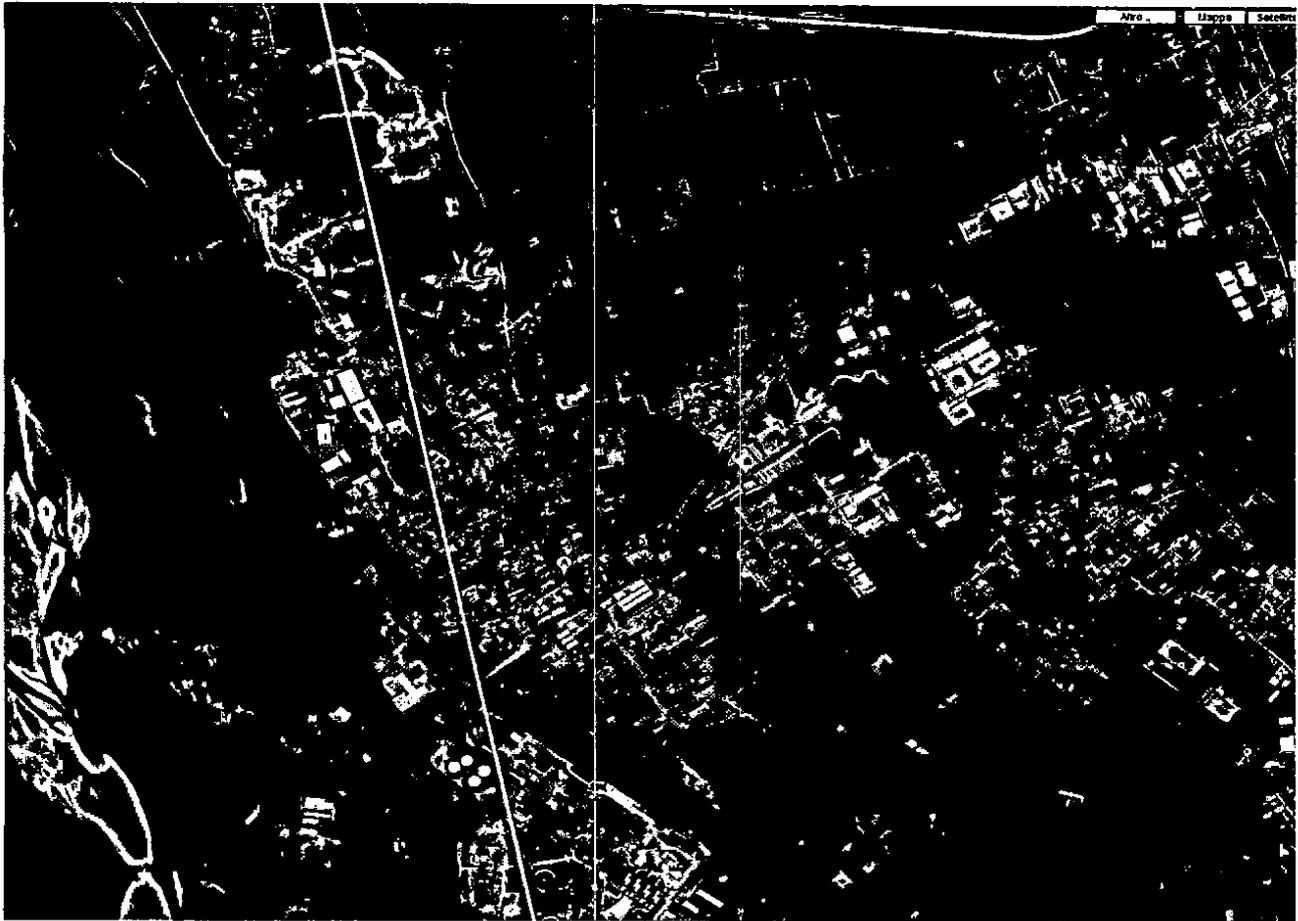
E' importante allora far notare nuovamente che la **zona di Turbigo nelle vicinanze della Centrale Termoelettrica è densamente popolata**; e che quindi il sorvolo degli aeromobili in approccio alla terza pista necessariamente comporterà un sorvola a bassa quota del Centro abitato di Turbigo.





COMUNE DI TURBIGO

Provincia di Milano

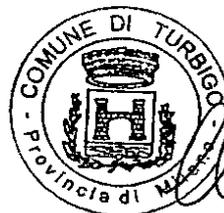


Dispiace allora notare che, per il solo fatto che la Centrale di Turbigo oggi sia in fase di riconversione a metano e che quindi i serbatoi di olio combustibile presumibilmente in un futuro rimarranno vuoti; il rischio d'incidente venga declassato senza tenere conto della sicurezza degli abitanti del Paese di Turbigo ed in special modo delle sue Vecchie e Nuove Generazioni ("Casa di Riposo S. Edoardo" e Scuola Primaria).

E' **innegabile** pertanto che nonostante il declassamento, il progetto della terza pista continui a generare un **potenziale pericolo** per il territorio del Comune di Turbigo e dintorni.

Alla luce di quanto sopra esposto e osservato, **si chiede all'ill.ma Autorità competente di voler dichiarare l'improcedibilità della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale avviata.**

Con osservanza



IL SINDACO
Christian Garavaglia