



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

E.prot DVA – 2012 – 0019124 del 08/08/2012



CITTA' DI CASTANO PRIMO  
Provincia di Milano

Prot. N. 11238 del 1.08.2012

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Viale Cristoforo Colombo 44  
00147 ROMA

PEC: [segreteria.ministro@PEC.minambiente.it](mailto:segreteria.ministro@PEC.minambiente.it)

[DGQualita.vita@PEC.minambiente.it](mailto:DGQualita.vita@PEC.minambiente.it)

[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

[DQVBonifiche@PEC.minambiente.it](mailto:DQVBonifiche@PEC.minambiente.it)

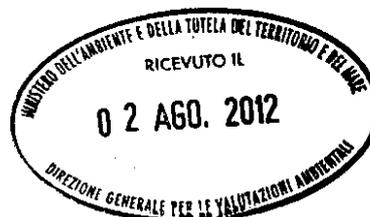
[aia@PEC.minambiente.it](mailto:aia@PEC.minambiente.it)

**OGGETTO : Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Osservazioni alle Integrazioni Volontarie di SEA.**

1. Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i., relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa, presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011 ed alle successive Integrazioni Volontarie di SEA pubblicate sulla stampa in data 6 Giugno 2012, si inviano le seguenti osservazioni :

SEA e Ministero dei Trasporti con sentenza n. 11169/2008 del Tribunale di Milano (c.d. sentenza Quintavalle) sono stati condannati a risarcire 4.500.000 euro di danni derivanti da inquinamento acustico e atmosferico per l'attività aeroportuale ad una proprietà privata sita all'interno del SIC Brughiera del Dosso in Comune di Somma Lombardo;

Dopo che la Sentenza 11169/2008, emessa dalla Decima Sezione Civile del Tribunale di Milano, relativa alle emissioni inquinanti degli aerei in decollo accertate per la rotta 280 ha dimostrato che i danni agli alberi sono provocati dalle suddette emissioni ed ha indennizzato i proprietari della tenuta Quintavalle per tali danni, anche la Sentenza 2157/20012, emessa dalla Corte d'Appello del Tribunale di Milano, ha respinto tutte le domande formulate dagli appellanti SEA e Ministero dei Trasporti e ha confermato le motivazioni della sentenza di primo grado 11169/2008, aumentando a 4,5 a 8 milioni di Euro l'indennizzo che SEA e Ministero dei Trasporti dovranno pagare ai proprietari. Il percorso logico seguito per formulare la sentenza si fonda sulle indagini e sulle analisi condotte dal



Consulente Tecnico d'Ufficio (CTU), che agendo nel suo ruolo di organo terzo rispetto alle parti in causa a supporto dell'attività del giudice, ha concentrato la propria attenzione sulla causalità tra il sorvolo degli aeromobili e la ricaduta a terra di particolari inquinanti monitorati che sono la causa del deterioramento di una area naturale secolare che è alla base della richiesta di risarcimento del danno causato.

La fattispecie di terzietà del CTU rappresenta una vera novità nella storia di Malpensa. Tutto ciò emerge dalla relazione del Prof. Genevini e dalle memorie facenti parte integrante degli atti processuali propedeutici alla 11169/2008. Una relazione, che lo stesso giudice definisce, articolata, ricca di passaggi esplicativi, non assertiva ma argomentata e logica.

I risultati emersi arrivano a delle conclusioni per certi versi attese, ma non così sorprendenti: la concentrazione di idrocarburi totali sui campioni di suolo prelevati al casello di Milano-Sud (casello di Melegnano) era **NETTAMENTE INFERIORE** rispetto a quella registrata presso la proprietà Quintavalle (la concentrazione più elevata a Milano-Sud era intorno a 194 ppm contro i 586 ppm della proprietà Quintavalle).

Un punto fondamentale lo si ha inoltre, per confermare la tesi del CTU, riguardo al confronto dei dati campionati in periodi in cui è presente il tessuto fogliare delle piante dai periodi in cui il tessuto fogliare è assente (autunno e inverno). Un'ulteriore differenza si è avuta tra i valori emersi confrontando le trappole passive posizionate nelle aree di terreno seminativo con quelle situate nella parte boscata.

Questi dati hanno fatto emergere in maniera palese la **correlazione tra l'inquinamento ed il passaggio degli aerei**. Sulla base dei dati emersi quindi è stato accertato che il sito Quintavalle, che per posizione ambientale ed assenza di traffico veicolare dovrebbe essere caratterizzato da concentrazioni di IPA e idrocarburi pressoché nulle, presenta valori elevati, addirittura pari a 4/5 volte quelli rilevati a lato del casello Milano-sud.

In conclusione, dalla relazione del CTU emerge una gravissima compromissione di un'area di rilevante interesse naturalistico, caratterizzata da notevole estensione di boschi in età secolare, con presenza anche di specie tipiche locali e di specie arboree di particolare importanza.

Si dà conto inoltre della **referibilità di quella compromissione all'inquinamento da gas di scarico (quindi atmosferico) da idrocarburi derivato dai continui sorvoli** connessi alla vicina infrastruttura aeroportuale, confermando quindi l'intollerabilità delle immissioni.

In corrispondenza delle altre rotte, la presenza umana è preponderante rispetto a quella arborea. E' evidente che a questo punto sarebbe **necessario cercare di capire meglio e di approfondire la tematica relativa all'inquinamento da gas di scarico sul substrato umano prima di procedere ad ampliamenti dell'aeroporto**.

In definitiva, le ampie indicazioni fornite dal consulente tecnico d'ufficio del Tribunale, Prof. Genevini, danno conto della gravissima compromissione del Sito di Importanza Comunitaria denominato

Brughiera del Dosso, all'interno del quale è situata la tenuta Quintavalle, area di rilevante interesse naturalistico, caratterizzata da notevole estensione di boschi in età secolare, con presenza anche di specie tipiche locali e di specie arboree di particolare importanza, e danno conto della **referibilità di quella compromissione all'inquinamento atmosferico da idrocarburi derivato dai continui sorvoli** connessi alla vicina infrastruttura aeroportuale, confermando quindi l'intollerabilità delle immissioni.

In relazione alla situazione di **devasto ambientale** del SIC Brughiera del Dosso IT2010012, la **Commissione Europea** ha recentemente avviato una **procedura di infrazione contro l'Italia** per violazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche ("direttiva habitat"), con l'invio di una **lettera di messa in mora all'Italia in data 22 giugno 2012 (Riferimento procedura n. 2012/4096)**.

Per quanto sopra, considerata la situazione attuale, già pesantemente compromessa dall'impatto dei sorvoli, si ritiene che un **ulteriore ampliamento dell'Aeroporto di Malpensa e la costruzione di una Terza Pista NON SIANO COMPATIBILI** con il Territorio del Parco Ticino e con la salute delle popolazioni che lo abitano.

Questi luoghi rappresentano un patrimonio storico e ambientale che i nostri figli e le generazioni future ci impongono di custodire e tutelare. Non possiamo permettere che, in nome di un ipotetico progresso, fonte di arricchimento economico di solo poche persone, venga sacrificato un bene inestimabile come il Parco del Ticino.

Per questo motivo, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

**si chiede**

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa.

2. Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa, presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011 ed alle successive Integrazioni Volontarie di SEA pubblicate sulla stampa in data 6 Giugno 2012, si inviano le seguenti osservazioni :

Le previsioni di trasporto aereo con le quali SEA giustifica la necessità della costruzione della terza pista erano e continuano a essere palesemente SBAGLIATE.

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.

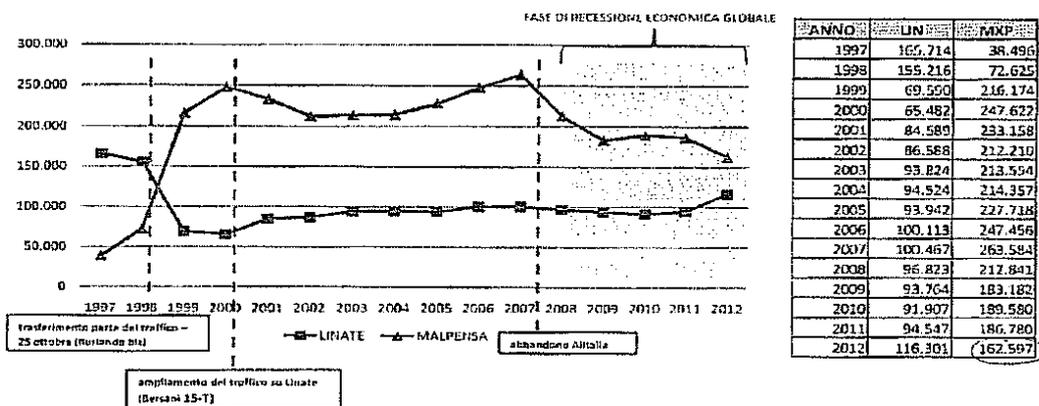
Il periodo 2008-2010 difatti costituisce una fase di transizione per Malpensa caratterizzata da una repentina e significativa flessione del traffico relativo a tutte le componenti, alla quale però segue, già a partire dal 2009, un recupero che porterebbe intorno al 2013, secondo le stime effettuate,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

Innanzitutto 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 del 2011.

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

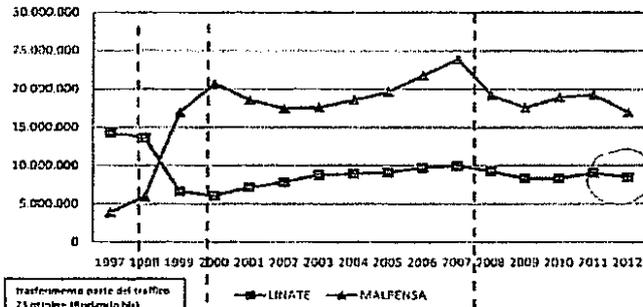
### Evoluzione traffico Linate Malpensa (1997-2012)

EVOLUZIONE MOVIMENTI ANNUI LINATE E MALPENSA (1997-2012)



## Evoluzione traffico Linate-Malpensa (1997-2012)

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



ANNO	LINATE	MALPENSA	TOTALE
1997	14.271.145	3.820.805	18.091.950
1998	13.611.749	5.919.592	19.531.341
1999	6.629.861	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	9.026.530	23.895.391	32.921.921
2008	9.269.152	19.221.632	28.487.784
2009	8.295.099	17.551.635	25.846.734
2010	8.295.450	18.947.808	27.244.258
2011	9.063.827	19.291.427	28.355.254
2012	8.487.490	16.962.857	25.450.347

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



Regione Lombardia

Di seguito il confronto fra le previsioni di SEA per l'anno 2012 e i dati reali di Assaeroporti riferiti ai primi 5 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	-11,6%	-3,8%	-9,5%



# ASSAEROPORTI

Associazione Italiana Gestori Aeroporti

TOTALI (Gennaio-Maggio/2012)								
N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passaggeri	%	Cargo (tons)	%	Note
1	Alghero	5.132	-4,5	489.697	-1,7	638	3,9	
2	Ancona	6.009	-2,5	202.769	-6,4	2.648	-13,1	
3	Bari	14.206	-0,8	1.450.872	4,6	861	-5,1	
4	Bergamo	29.497	5,9	3.374.702	7,5	46.311	0,0	
5	Bologna	25.967	-6,6	2.178.982	-3,2	16.829	-6,9	
6	Bolzano	5.206	-25,1	16.419	-38,1			
7	Brescia	4.299	-3,3	13.808	-23,4	18.645	16,6	
8	Brindisi	6.652	9,4	770.372	9,9	21	40,0	
9	Cagliari	13.049	-7,6	1.220.390	-2,5	1.230	-8,9	
10	Catania	21.209	-4,7	2.379.003	-1,2	3.648	-2,0	
11	Crotone	1.039	-9,2	42.385	-0,9			
12	Cuneo	1.983	-27,0	76.638	-7,6			
13	Firenze	12.516	-3,3	703.460	-4,0	149	-35,8	
14	Foggia	909	-54,1	2.293	-91,6			
15	Forlì	1.341	-44,7	106.942	-35,3	2	-99,6	
16	Genova	9.962	1,6	528.707	2,7	1.200	-23,1	
17	Grosseto	476	-21,8	1.159	22,5			
18	Lamezia T.	6.668	0,6	760.947	4,1	719	-6,0	
19	Milano LIN	50.540	0,1	3.645.281	4,7	8.532	4,8	
20	Milano MXP	69.201	-11,6	7.204.109	-3,8	171.758	-9,5	
21	Napoli	22.734	-3,3	2.135.925	2,3	2.126	2,8	
22	Olbia	5.321	-18,2	367.119	-10,1	55	-20,3	
23	Palermo	16.385	-15,2	1.682.123	-8,0	718	-16,5	
24	Parma	3.042	-25,7	60.908	-36,2		-100,0	
25	Perugia	1.413	-8,1	59.662	0,1			
26	Pescara	3.197	13,9	208.306	9,9	554	10,1	
27	Pisa	15.134	1,6	1.597.679	3,6	2.669	-2,6	
28	Reggio Cal.	2.964	-13,0	205.648	-4,8	52	-10,3	
29	Rimini	3.730	12,0	287.253	22,6	228	-15,9	
30	Roma CIA	20.375	0,9	1.887.528	-0,5	7.222	-8,6	
31	Roma FCO	120.976	-6,3	13.909.690	-1,0	56.461	-10,2	
32	Siena	933	-9,9	1.627	5,1			
33	Torino	22.200	-4,4	1.493.625	-1,2	4.603	47,7	
34	Trapani	5.140	-4,3	538.644	0,4	8	-11,1	
35	Tréviso	8.262	-6,4	907.673	-3,5	53	-93,9	
36	Trieste - Ronchi dei L.	6.005	-9,9	316.642	-2,5	345	-2,0	
37	Venezia	30.274	3,0	2.865.109	8,5	16.856	0,3	
38	Verona	13.357	-4,7	1.148.632	0,7	2.348	3,2	
	<b>Totali</b>	<b>587.346</b>	<b>-5,2</b>	<b>54.842.728</b>	<b>-0,0</b>	<b>367.489</b>	<b>-6,2</b>	



A Pag. 55 della Relazione introduttiva l'unica motivazione per cui secondo SEA non è accettabile l'opzione zero 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 onestà intellettuale i dati sopra riportati non è assolutamente possibile ipotizzare un recupero intorno al 2013 (ma anche negli anni seguenti) dei volumi di traffico passeggeri analoghi a quelli che hanno caratterizzato il 2007.

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, nei primi mesi del 2012 l'aeroporto di Malpensa ha perso quasi 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 sono completamente sbagliate.

Si sono rivelate sbagliate a distanza di pochi mesi le previsioni per l'anno 2012 (presentate nel 2011) e continuano ad essere palesemente sbagliate le previsioni riportate all'interno delle Integrazioni Volontarie.

Se il gruppo CLAS ha sbagliato clamorosamente 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?

Ora o il gruppo CLAS non è competente in materia e i fondamenti su cui si basa il Master Plan non sono credibili o ancora peggio, la scelta di gonfiare le previsioni di traffico è voluta.

Per aver utilizzato previsioni di traffico palesemente sbagliate come UNICO dato per giustificare la necessità della costruzione di una terza pista, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

**si chiede**

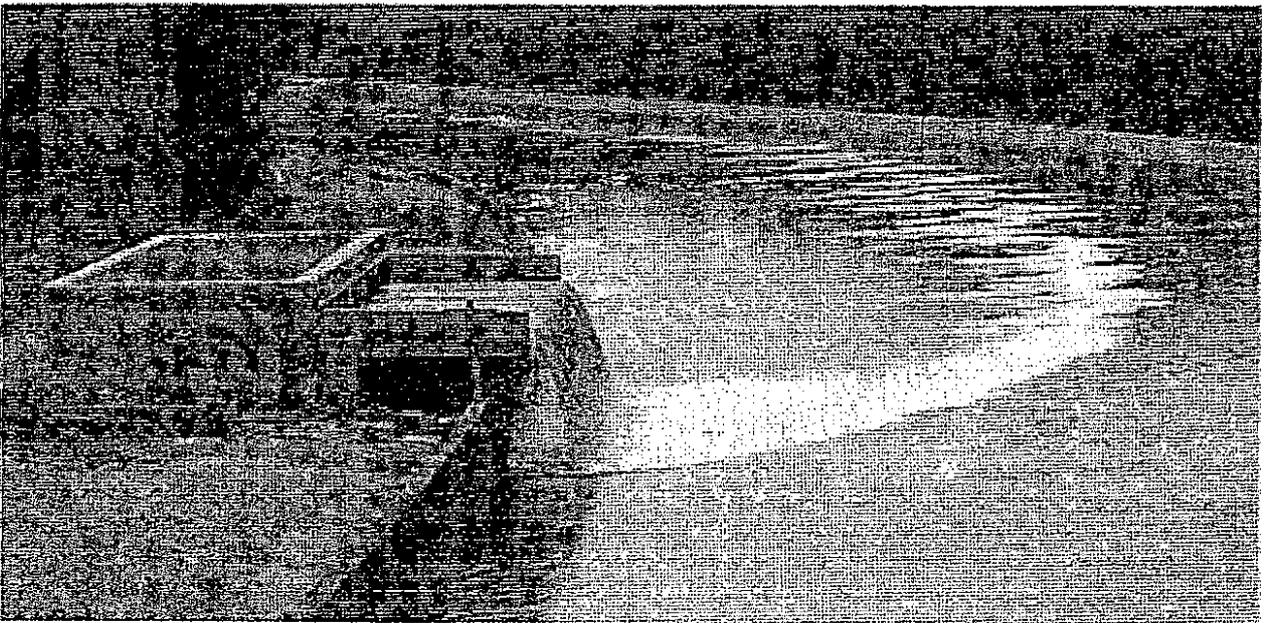
che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa.

3. Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa, presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011 ed alle successive Integrazioni Volontarie di SEA pubblicate sulla stampa in data 6 Giugno 2012, si inviano le seguenti osservazioni :

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 posizionato sul territorio del Comune di Lonate Pozzolo (VA) ed ha il suo scarico nelle acque del Canale Industriale nel territorio del Comune di Nosate (MI). Le stesse acque del Canale Industriale, dopo pochi Km, danno origine al Naviglio Grande che poi scorre fino a Milano.

Facciamo presente che lo scarico delle acque è posizionato lungo la pista ciclabile del Parco Ticino, ciclabile importantissima in quanto, costeggiando il Naviglio Grande, il Canale Industriale ed il fiume Ticino, mette in comunicazione la città di Milano con il Lago Maggiore.



Ebbene, a tale proposito ci preme evidenziare che detto depuratore, fino a poco tempo fa, era stato 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 e, 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.

E' del tutto evidente che un simile impianto, realizzato verso la fine degli anni 1980 e progettato per servire un carico antropico addirittura antecedente il progetto della Grande Malpensa 2000, non

possa essere tecnicamente in grado di sopportare un ulteriore carico.

Con riferimento alle giustificazioni di SEA relative agli scarichi idrici dall'aeroporto di Malpensa al depuratore di Sant'Antonino, in merito al quale SEA sostiene che le acque in uscita dall'impianto aeroporto sono nei limiti tabellari, SEA dimentica che, anche se le acque in uscita da Malpensa rispettano i limiti, queste tuttavia **vanno a confluire in un depuratore sottodimensionato.**

SEA è comunque corresponsabile unitamente al Consorzio del superamento dei limiti tabellari dei reflui in uscita dallo scarico del depuratore.

A pagina 35 degli Approfondimenti Ambientali (All.3 Acqua) fra i parametri controllati delle acque in uscita e dirette al depuratore di S.Antonino **non è monitorato il parametro Escherichia Coli**, questo parametro è da sempre uno dei **più critici per il depuratore di S.Antonino**. Tant'è vero che, oltre alla disinfezione con raggi UV, ancora oggi per cercare di rispettare il limite di scarico del parametro **Escherichia Coli**, il consorzio di gestione del depuratore è costretto a immettere grandi quantità di cloro nelle acque in uscita, con forte impatto sulla balneabilità e sulla vita dei pesci.

Se infatti, come già detto, il depuratore era stato progettato per un carico antropico di 600.000 abitanti equivalenti, ci si domanda come possono essere rispettati, come di fatto non lo sono nemmeno oggi, i limiti tabellari di reflui provenienti da una struttura che dovrebbe prevedere un flusso di 49.557.179 passeggeri nel 2030.

**In aggiunta** a quanto già osservato rispetto al Master Plan presentato nell'anno 2011 e a conferma di quanto sopra riportato, si trasmette il verbale ARPA **"Valutazione della conformità dell'impianto Depuratore di S. Antonino, relativa all'anno 2011"**.

Ebbene tale Relazione (allegata), conclude 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.**

Per quanto sopra si ritiene che SEA non abbia valutato correttamente l'impatto che l'aumento dei passeggeri previsto dal nuovo Master Plan avrà sul già sottodimensionato impianto di depurazione di S.Antonino, identificato come ricettore delle acque in uscita dall'aeroporto.

Per questo motivo, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

**si chiede**

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa.

4. Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa, presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011 ed alle successive Integrazioni Volontarie di SEA pubblicate sulla stampa in data 6 Giugno 2012, si inviano le seguenti osservazioni :

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 E' VERO** 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, **COMPLETAMENTE IGNORATO DAL S.I.A. E NON CORRETTAMENTE EVIDENZIATO NELLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE**, ci sarà un forte impatto 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 che **NON E' VERO** che *"la curva isofonica dei 65dBA a sud non interessa aree abitative"*, oltre a Tornavento (per cui è prevista la delocalizzazione), infatti le **RESIDENZE** di ben 7 famiglie di Nosate ricadono entro tale curva.

Si informa inoltre che **NON E' VERO** che *"la curva isofonica dei 60dBA a sud subisce un allungamento andando a lambire aree urbanizzate"* e che *"gli effetti dell'incremento del traffico andranno a interessare porzioni territoriali connotate da bassa densità abitativa o del tutto prive di aree residenziali"* in quanto, come evidenziato dal SIA, la curva isofonica dei 60 dBA comprenderà al suo interno **TUTTE** le **RESIDENZE** del Comune di Nosate, metà delle **RESIDENZE** del Comune di Turbigo ed alcune **RESIDENZE** del Comune di Castano Primo, per un totale di circa 5000 abitanti.

Le foto delle pagine seguenti mostrano che **LA DENSITA' ABITATIVA** delle aree interessate dalle curve >60dBA **E' TUTT'ALTRO CHE BASSA.**

Con riferimento a quanto riportato a pag. 118 della Relazione Introduttiva delle integrazioni volontarie, si informa che **NON E' VERO** quanto riportato e cioè 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 delle popolazioni insediate non saranno significativamente modificate dagli effetti derivanti dall'impatto acustico"*.

Come evidenziato nel SIA, la curva 60 dBA della terza pista interessa **GROSSE PORZIONI DI AREE RESIDENZIALI.**

Con riferimento all'analisi della Salute Pubblica, si informa che maggior parte della popolazione residente nelle aree a sud dell'aeroporto subirà un peggioramento delle condizioni di vita e di salute

per effetto delle modifiche del carico acustico, soprattutto tenendo conto che il territorio a sud dell'aeroporto già oggi 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.

Con riferimento a quanto riportato nell'allegato **Approfondimenti Ambientali** a pag. 106 e 107 si informa che:

**E' VERO** 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)"*.

**NON E' VERO** però che *"Rispetto invece alle aree residenziali dei comuni di Turbigo e Robecchetto con Induno non si riscontrano effetti peggiorativi"*.

Come riportato da SEA nelle Integrazioni Volontarie, alcune abitazioni di Nosate si troveranno entro la curva dei 65 dBA, ma per queste, a differenza di Tornavento, non è prevista nessuna delocalizzazione.

Ma la cosa più grave è che **NON E' EVIDENZIATO** che la curva dei 65 dBA è prevista **A SOLI 200 METRI dal CENTRO DELL'ABITATO DI NOSATE** e siccome, come tutti sanno, il rumore si propaga gradualmente, con ogni probabilità nel centro di Nosate ci sarà un impatto acustico devastante di poco inferiore a 65 dBA.

Evidenziamo inoltre che **TUTTE** le altre **RESIDENZE** del Comune di Nosate si ritroveranno comunque all'interno della curva > 60 dBA.

**NON E' ASSOLUTAMENTE VERO** che le aree residenziali di Turbigo non subiranno effetti peggiorativi, è sufficiente guardare le curve di rumore presentate dal S.I.A. per rendersi conto che questa frase è un'enorme falsità.

La stessa cosa vale anche per parecchie abitazioni di **Castano Primo, completamente omesse**. Il territorio di Castano Primo divide infatti quello di Nosate da quello di Turbigo.

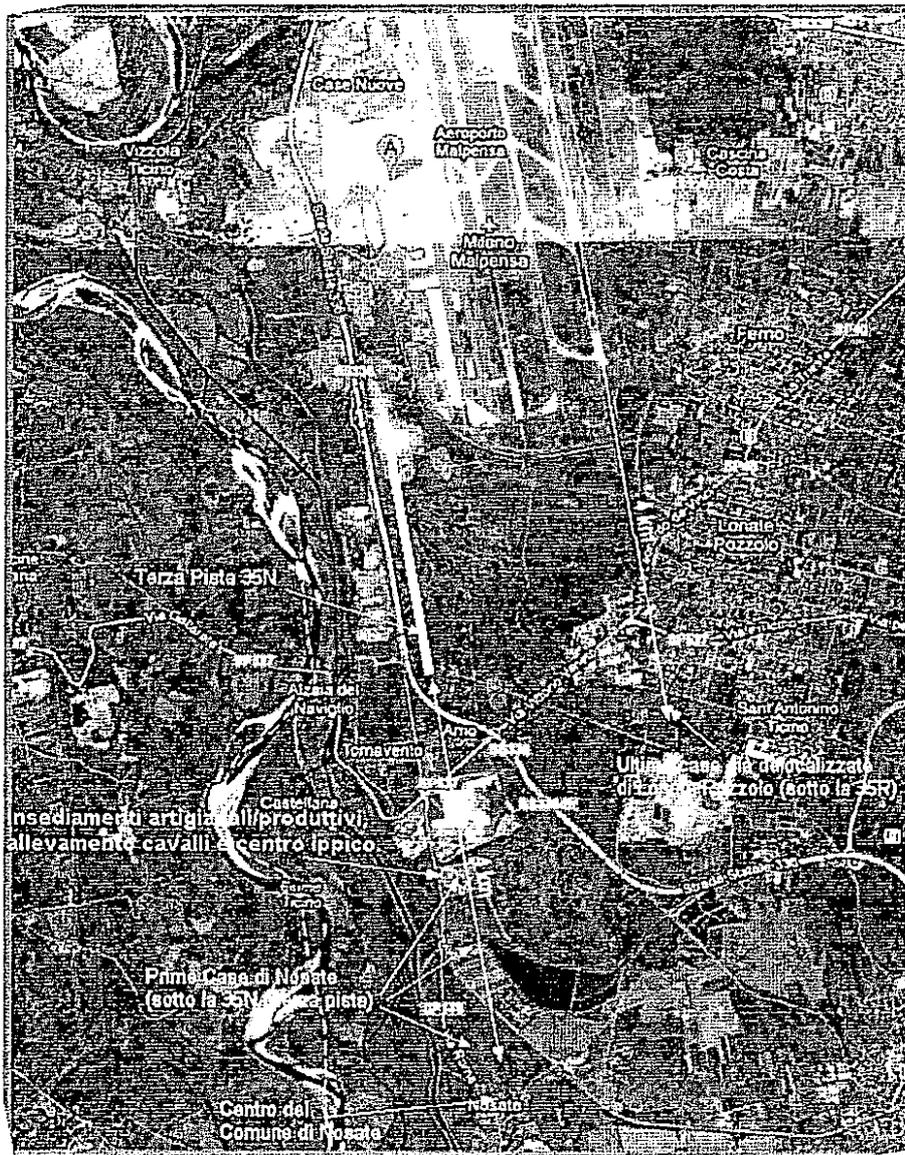
Riassumendo, a causa della costruzione della terza pista, circa **5000 abitanti attualmente non interessati** dal rumore degli aerei, risulteranno inclusi nella zona fra 60 e 65 dbA e qualcuno anche in quella oltre i 65dbA.

Analizzando inoltre le mappe e confrontando la distanza delle abitazioni di Lonate Bozzolo, già delocalizzate anni fa perché sotto la rotta di atterraggio dell'attuale pista 35R, si nota che le ultime case, interessate da tale delocalizzazione distano circa 4 Km dalla testata della pista 35R.

Ebbene, misurando 4 Km dalla testata dell'ipotetica terza pista 35N, si può notare che le abitazioni di sette famiglie di Nosate ricadono entro questa distanza, mentre il centro del Comune di Nosate dista dalla citata testata solo 4,2 Km. Inoltre a soli 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 si pone 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.

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. 4200 metri dalla nuova pista?





Il Comune di Nosate ha una vocazione esclusivamente residenziale, ha un PGT e dei piani di lottizzazione già approvati con aree di espansione a nord del paese (le uniche possibili), in caso di costruzione della terza pista l'impatto ambientale per tutta questa zona sarebbe devastante e le ricadute in termini di stravolgimento della vita e delle economie locali drammatiche.

Ci potrebbero anche essere reclami e denunce da parte dei lottizzanti che si vedranno improvvisamente annullare le possibilità di costruzione e azzerare il valore delle loro aree.

Ricordiamo 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.

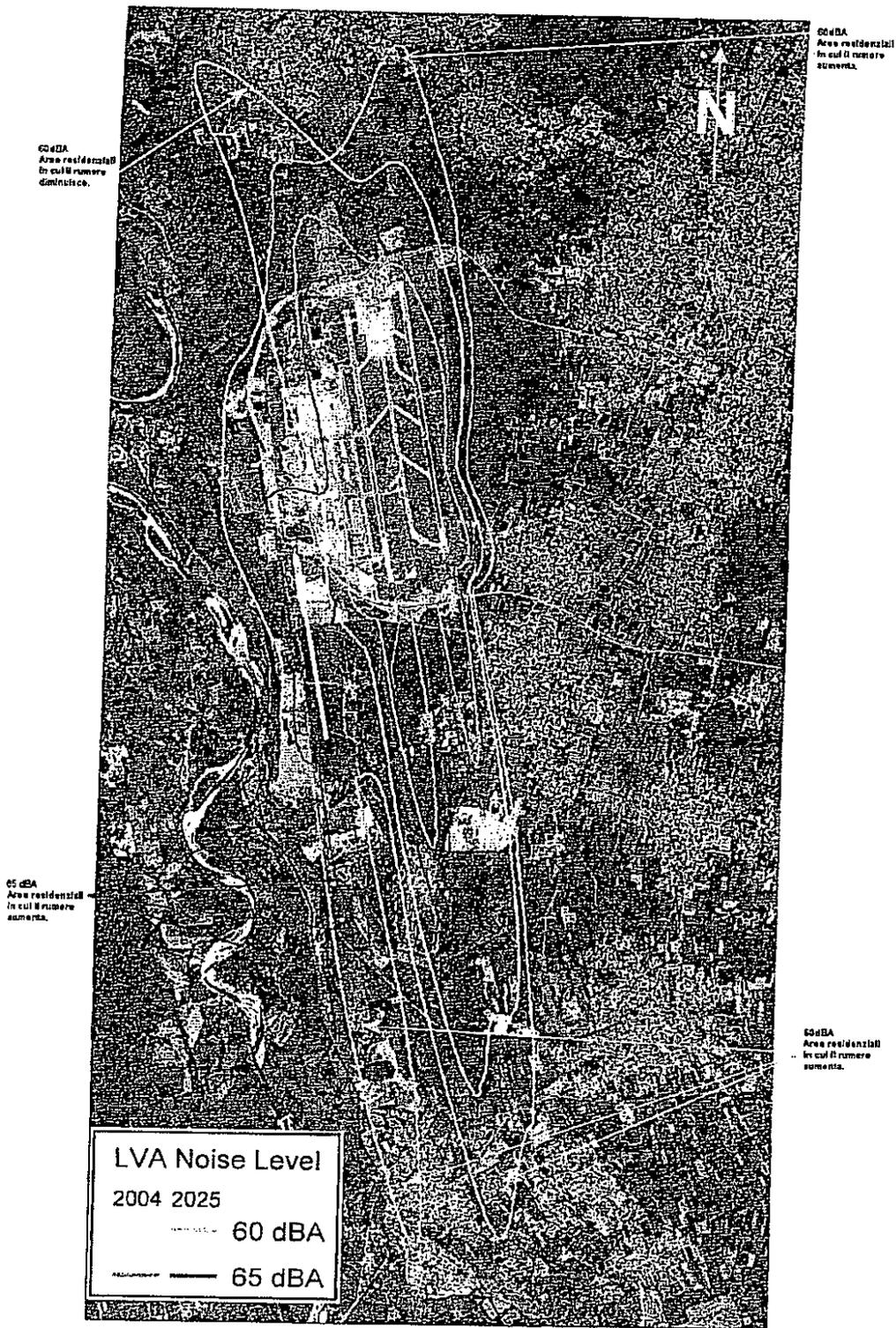
A Nosate sono recentemente sorte alcune attività legate al turismo nel Parco Ticino, bici bar, noleggio biciclette, ristoranti/agriturismi che con la costruzione della terza pista scomparirebbero.

Con riferimento a quanto riportato nell'allegato Approfondimenti Ambientali a pag. 106 e 107, che conclude dicendo 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 ridistribuzione dei voli su tre piste"*, ribadiamo che, al contrario di quanto riportato nel SIA e nelle integrazioni volontarie, la terza pista non mitigherà il rumore, ma lo estenderà in modo pesantissimo ad altre **ZONE RESIDENZIALI a sud dell'aeroporto che oggi non sono per nulla impattate dal rumore di Malpensa.**

Infatti 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.

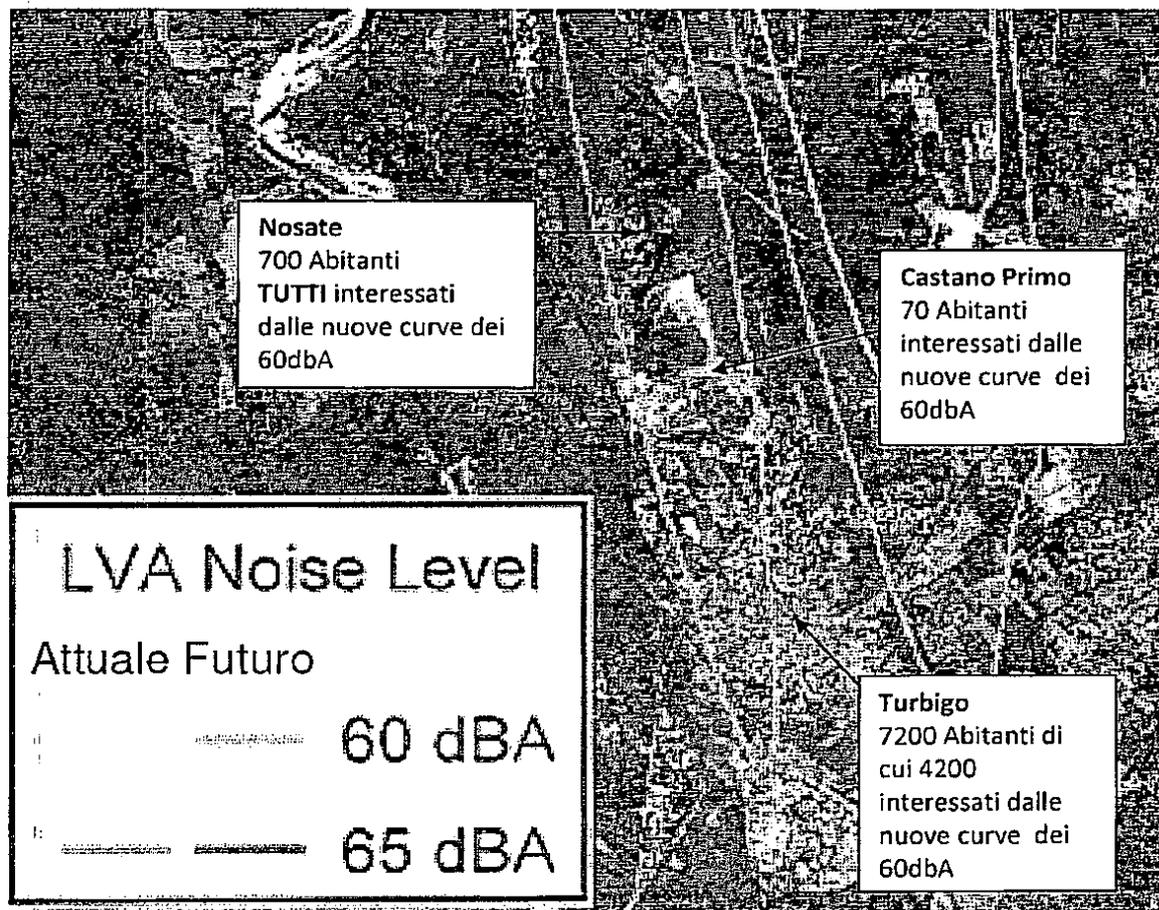
Si noti che la dimensione delle aree residenziali a sud che saranno impattate dal rumore della terza pista è notevolmente superiore a quella delle aree residenziali a nord a cui verrà tolto il rumore.

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





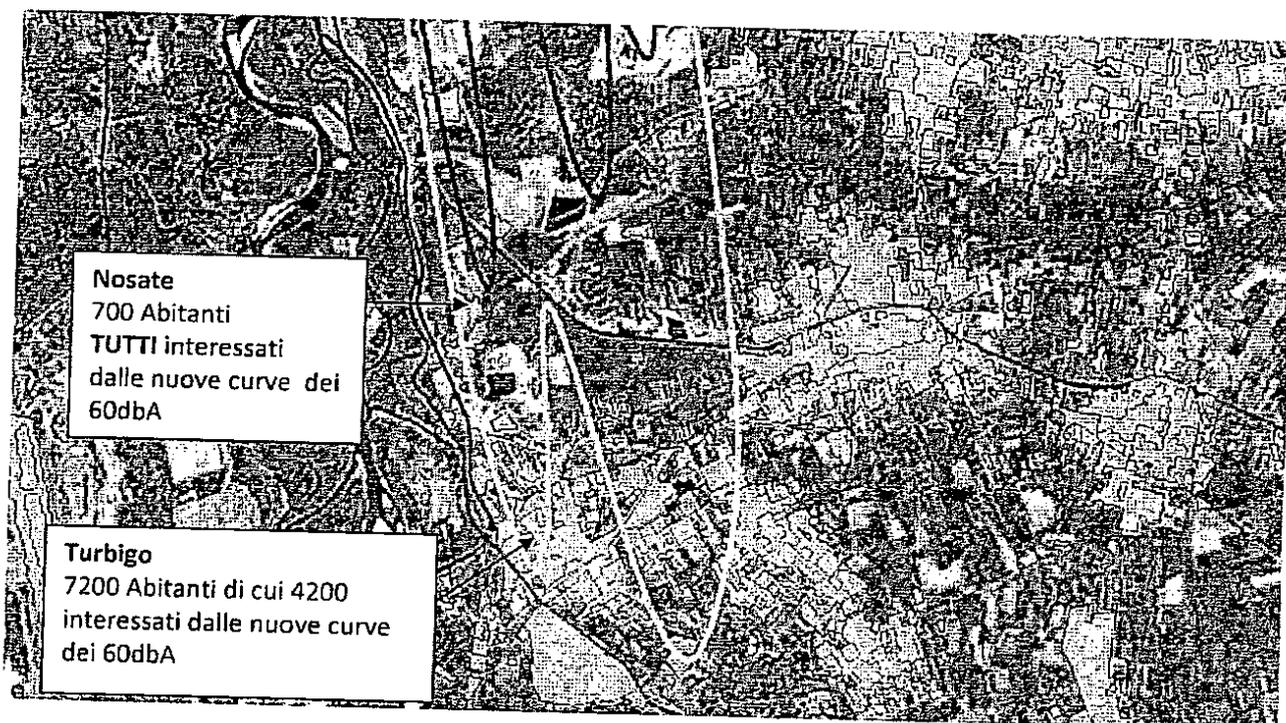
Zone residenziali di Nosate, Turbigo, Castano Primo che saranno impattate dal rumore.



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

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.



I casi sono due: o erano sbagliate le curve dei 60 dBA degli studi del SIA e del MITRE o sono sbagliate quella della mappa 8.4 (fra 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.

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 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 Certificated

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.

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.

Per non aver minimamente considerato la **GRAVITA' DELL'IMPATTO DA RUMORE** sui territori residenziali dei Comuni di Nosate, Turbigo e Castano Primo, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

**si chiede**

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa.

## L' IMPATTO SULLA SALUTE

In considerazione delle Analisi svolte dal Comune di Casorate Sempione e del preoccupante studio epidemiologico della ASL Provincia di Varese (del 10/02/2011 Prot. 2011/0140001457/I) qui di seguito riportato, si ritiene che quanto proposto da SEA a Pag. 118 della Relazione introduttiva, relativamente al possibile futuro avvio di una VIS (Valutazione di Impatto sulla Salute), non sia accettabile.

**La VIS deve essere fatta PRIMA di procedere all'autorizzazione del Master Plan.**

La ASL di Varese ha confrontato i dati dei Comuni del CUV (Consorzio Urbanistico Volontario) tutti dislocati attorno a Malpensa con i restanti Comuni della Provincia di Varese.

Queste le conclusioni:

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

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

In sintesi:

- le attività di monitoraggio epidemiologico riguardano demografia, mortalità e ricoveri, e i relativi tassi annuali;
- i risultati del monitoraggio indicano di porre attenzione ai bisogni della popolazione (maggiore richiesta di ospedalizzazione);
- lo studio *Salus Domestica* ha mostrato una maggiore frequenza di disturbi soggettivi, un maggior carico assistenziale (maggior numero di visite mediche) e un maggior consumo di ansiolitici;
- lo studio HYENA ha accertato il legame tra rumore aereo notturno e ipertensione.

E' indubbio che tutto questo richieda **ULTERIORI APPROFONDIMENTI** e studi sulla salute delle popolazioni che vivono nelle vicinanze dell'aeroporto **PRIMA DI PROCEDERE CON LA VALUTAZIONE DI QUALSIASI ULTERIORE AMPLIAMENTO** dello stesso.

Castano Primo, li 1.08.2012

Il Sindaco  
Dr. Franco Rudoni

## Cialli Pamela

---

**Da:** Pec-Comune di Castano Primo [protocollo@pec.comune.castanoprino.mi.it]  
**Inviato:** giovedì 2 agosto 2012 10.53  
**A:** segreteria.ministro@PEC.minambiente.it; DGQualita.vita@PEC.minambiente.it;  
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; DQVBonifiche@PEC.minambiente.it;  
aia@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** Master Plan Malpensa - Osservazioni  
**Allegati:** Osservazioni.pdf

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

Unitamente alla presente si trasmettono le osservazioni alle integrazioni volontarie di SEA relative alla valutazione di impatto ambientale in merito al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

Comune Castano Primo  
Servizio Affari Generali e Cultura  
Ufficio Segreteria  
C.so Roma  
Tel. 0331 888020-25  
Fax 0331 888021  
e-mail: [segreteria@comune.castanoprino.mi.it](mailto:segreteria@comune.castanoprino.mi.it)

per aprire i files firmati digitalmente, scaricare ed installare:  
[https://www.firma.infocert.it/installazione/installazione\\_DiKe.php](https://www.firma.infocert.it/installazione/installazione_DiKe.php)

Rispetta l'ambiente: se non ti è necessario, non stampare questa mail.

## Cialli Pamela

---

**Da:** Per conto di: protocollo@pec.comune.castanoprino.mi.it [posta-certificata@postecert.it]  
**Inviato:** giovedì 2 agosto 2012 10.54  
**A:** segreteria.ministro@PEC.minambiente.it; DGQualita.vita@PEC.minambiente.it;  
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; DQVBonifiche@PEC.minambiente.it;  
aia@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** POSTA CERTIFICATA: Master Plan Malpensa - Osservazioni  
**Allegati:** postacert.eml (2,60 MB); daticert.xml

Messaggio di posta certificata

Il giorno 02/08/2012 alle ore 10:53:53 (+0200) il messaggio

"Master Plan Malpensa - Osservazioni" è stato inviato da

"protocollo@pec.comune.castanoprino.mi.it"

ed indirizzato a:

segreteria.ministro@pec.minambiente.it

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

dqybonifiche@pec.minambiente.it

dgqualita.vita@pec.minambiente.it

aia@pec.minambiente.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: 56685F42.0019BD48.E68A82A5.5958E89F.posta-certificata@postecert.it