



COMUNE DI NOSATE

Provincia di Milano

Via Ponte di Castano n. 2 – cap 20020 – Tel. 0331/899530 – Fax 0331/871753

Prot. n. 2064/12

Nosate, 31 Luglio 2012



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

E.prot DVA – 2012 – 0019314 del 10/08/2012

Spett.
**MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE**

Viale Cristoforo Colombo n. 44
00147 ROMA

Spett.
**MINISTERO PER I BENI E LE
ATTIVITA' CULTURALI**

Via del Collegio Romano n. 27
00186 ROMA

Spett.
REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Ambiente, Tutela Ambientale, Valutazione di Impatto Ambientale

Piazza Città di Lombardia n. 1
20124 MILANO

Spett.
REGIONE PIEMONTE
Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica
Piazza Castello n. 165
10122 TORINO

Spett.
SEA Esercizi Aeroportuali SpA
Aeroporto di Milano Linate
20090 SEGRATE (MI)

Spett.
ENAC
Ente Nazionale Aviazione Civile
Viale Castro Pretorio n. 118
00185 ROMA



e p.c.

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA

OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE DI SEA AL MASTER PLAN AEROPORTUALE DI MALPENSA



**RICHIESTA DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE AI SENSI
DELL'ART. 26 DEL D.lgs 152/06 e s.m.i.**

INDICE

- 1. PREMESSA**
- 2. LE PREVISIONI DI TRAFFICO**
 - a. I dati di traffico**
 - b. Il coefficiente di riempimento**
- 3. IL RUMORE**
 - a. L'impatto della Terza Pista sulle aree residenziali**
- 4. IL PARCO DEL TICINO, L' IMPATTO SUGLI ECOSISTEMI**
 - a. La Brughiera del Gaggio**
 - b. SIC Brughiera del Dosso**
- 5. L' IMPATTO SULLA SALUTE**
 - a. La Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS)**
- 6. L' IMPATTO SULLE ACQUE**
 - a. Il depuratore di S. Antonino**
- 7. INFRASTRUTTURE E SICUREZZA**
 - a. Pilone sud del viadotto di accesso al Terminal 1 e torre di controllo**
 - b. Centrale Termoelettrica di Turbigo**

1. PREMESSA

Queste osservazioni alle Integrazioni Volontarie di SEA al proprio Master Plan sono inviate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in riferimento alla **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.**

Rimane valido quanto riportato nelle precedenti osservazioni al Master Plan di SEA, inviate da questo Comune al Ministero dell'Ambiente a Luglio 2011.

2. LE PREVISIONI TRAFFICO

a. I dati di traffico

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

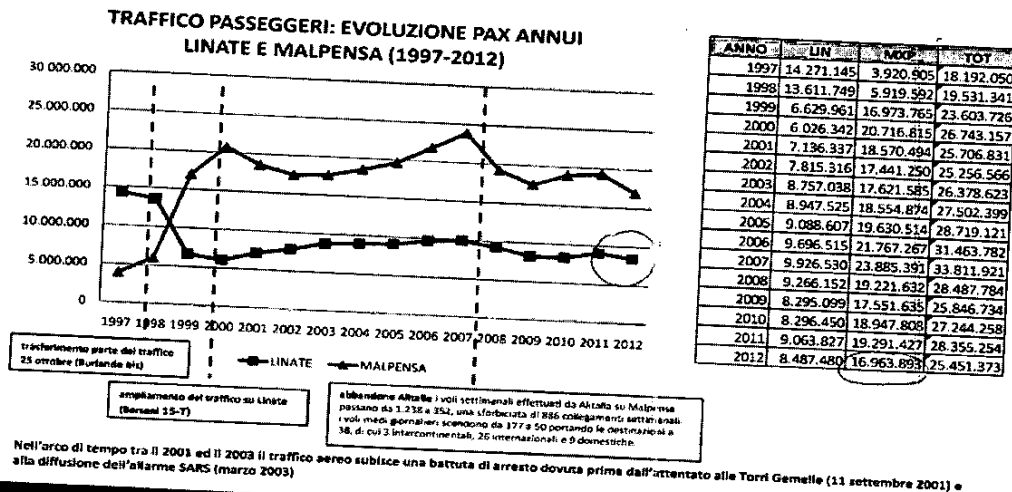
A Pag. 52 della Relazione introduttiva si riporta che "la diminuzione di traffico conseguente all'abbandono di Malpensa come hub da parte di Alitalia e l'assegnazione alla città di Milano dell'Expo 2015, SEA S.p.A. ha ritenuto necessario aggiornare tale analisi nel corso del 2009 così da tener conto 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.

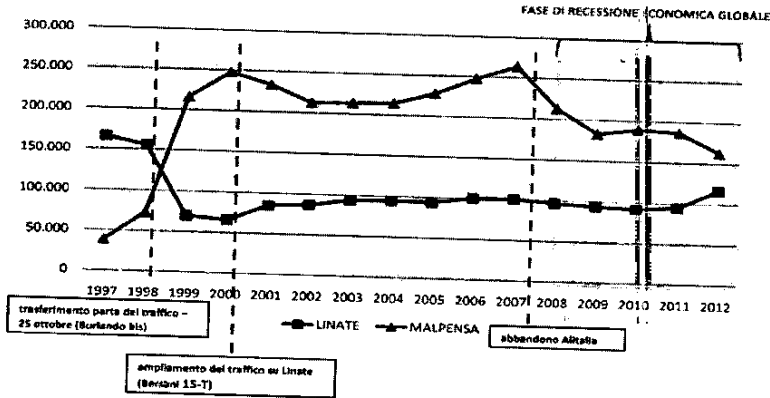
Di seguito i dati presentati da Regione Lombardia alla presenza di SEA e Comune di Milano durante il primo incontro dell'Osservatorio Malpensa.

Evoluzione traffico Linate Malpensa (1997- 2012)



Evoluzione 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 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	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%	Note
1	Alghero	5.132	-4,5	489.687	-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	-8,2	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	908	-54,1	2.293	-91,6			
15	Fordi	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	1.637	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	Treviso	8.262	-6,4	907.673	3,5	53	-93,9	
36	Trieste - Ronchi dei L.	6.009	-9,9	316.642	2,5	345	-2,0	
37	Venezia	30.274	3,0	2.865.109	18,5	16.856	0,3	
38	Verona	13.397	-4,7	1.148.632	0,7	2.348	3,2	
	Totali	587.346	-5,2	54.842.728	0,0	367.489	-6,2	

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.

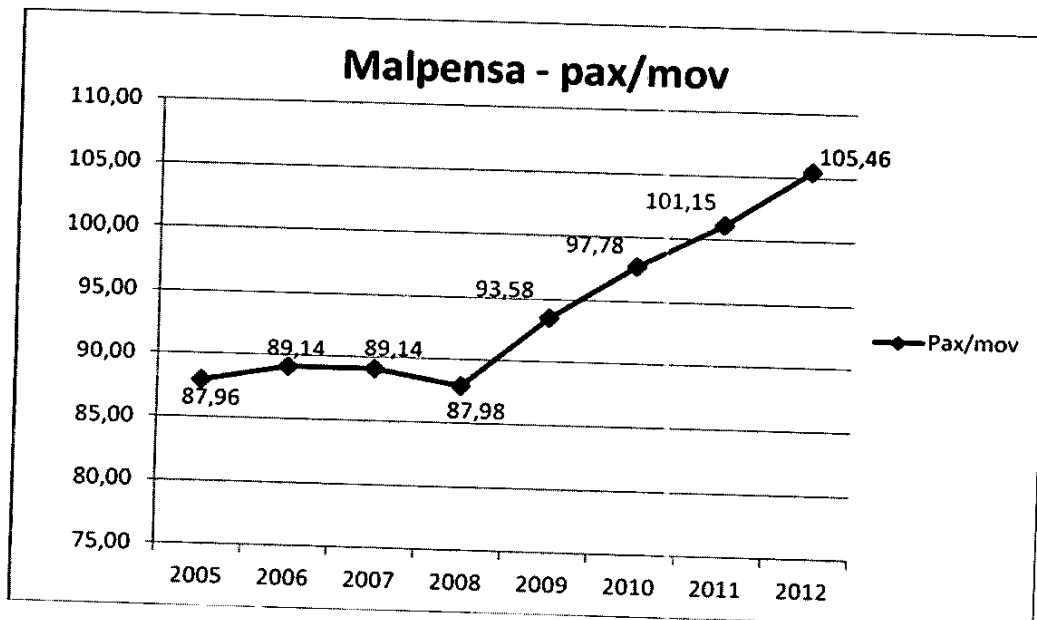
b. Il Coefficiente di Riempimento

A Pag. 50 della Relazione Introduttiva si assume come “**coefficiente medio di riempimento 90 pass/mov** così come stimato a partire dai dati di traffico” che con 300.000 movimenti/anno corrispondono a 27 milioni di passeggeri/anno come massimo numero di passeggeri gestibili dall’attuale aeroporto, limite innalzato a 29 milioni a Pag. 36 della relazione introduttiva.

300.000 movimenti/anno è il numero di movimenti/anno massimo che SEA ha dichiarato per l’aeroporto di Malpensa con l’attuale configurazione.

Ricordiamo che il Comitato Utenti Malpensa (rappresentante delle compagnie aeree), Easyjet e Assaereo (Confindustria) hanno dichiarato che l’introduzione di nuove procedure e/o migliorie degli apparati farebbe aumentare notevolmente il numero massimo dei movimenti/anno dell’attuale sistema di piste ben oltre 300.000 movimenti, così come già succede nei vari aeroporti europei.

Il coefficiente di riempimento di 90 Pass/anno utilizzato da SEA per definire il numero massimo di passeggeri trasportabili **NON E’ CORRETTO**, in realtà il coefficiente attuale di Malpensa è 105,46 pass/mov ed è in deciso e costante aumento dal 2009 come evidenziato dal grafico allegato, ovvero da quando Alitalia ha lasciato Malpensa e sono subentrate compagnie che riempiono maggiormente i loro aerei (es. Easyjet).



Di seguito il coefficiente di riempimento di Malpensa dal 2005 a oggi.

	Anno	Passeggeri	Movimenti	CR
Aeroporto Milano Malpensa	2005	21.767.267	247.456	87,96
Aeroporto Milano Malpensa	2006	23.885.391	267.941	89,14
Aeroporto Milano Malpensa	2007	23.885.391	267.941	89,14
Aeroporto Milano Malpensa	2008	19.221.632	218.476	87,98
Aeroporto Milano Malpensa	2009	17.551.635	187.551	93,58
Aeroporto Milano Malpensa	2010	18.947.808	193.771	97,78
Aeroporto Milano Malpensa	2011	19.303.131	190.838	101,15
Aeroporto Milano Malpensa	2012 (4 mesi)	1.478.280	14.018	105,46

Di seguito il coefficiente di riempimento di vari aeroporti a titolo di confronto.

PRIMI 11 AEROPORTI AL MONDO ANNO 2011				
	Passeggeri	Movimenti	CR	
Aeroporto internazionale di Atlanta-Hartsfield Jackson	92.365.860	923.991	99,96	
Aeroporto internazionale di Pechino	77.403.668	533.253	145,15	
Aeroporto di Londra-Heathrow	69.433.565	480.931	144,37	
Aeroporto internazionale di Chicago-O'Hare	66.561.023	875.798	76,00	
Aeroporto di Tokyo-Haneda	62.263.025	378.914	164,32	
Aeroporto Internazionale di Los Angeles	61.848.449	603.912	102,41	
Aeroporto di Parigi-Charles de Gaulle	60.970.551	514.059	118,61	
Aeroporto internazionale di Dallas-Fort Worth	57.806.152	646.803	89,37	
Aeroporto di Francoforte sul Meno	56.436.255	487.162	115,85	
Aeroporto di Amsterdam-Schiphol	49.754.910	437.074	113,84	
Aeroporto di Madrid-Barajas	49.644.302	429.381	115,62	

Nota: Gli aeroporti americani hanno un coefficiente di riempimento basso in quanto negli USA c'è un grandissimo utilizzo di aerei di piccole dimensioni (turboelica e regional jet) per gli spostamenti interni.

ALTRI AEROPORTI EUROPEI ED ITALIANI ANNO 2011				
	Passeggeri	Movimenti	CR	
Aeroporto Roma Fiumicino	37.651.700	324.314	116,10	
Aeroporto Milano Malpensa	19.303.131	190.838	101,15	
Aeroporto Milano Linate	9.128.522	122.974	74,23	
Aeroporto Bergamo Orio al Serio	8.419.948	71.514	117,74	
Aeroporto London Gatwick	33.639.900	244.741	137,45	
Aeroporto London Stansted	18.052.843	138.792	130,07	
Manchester	18.892.756	158.262	119,38	

Utilizzando un coefficiente corretto, il numero di passeggeri/anno che Malpensa potrebbe gestire aumenterebbe notevolmente. Ad esempio utilizzando il coefficiente di riempimento attuale, registrato a Malpensa nei primi 4 mesi del 2012 i passeggeri gestibili dall'attuale aeroporto salirebbe a 31.638.000 passeggeri/anno.

Utilizzando il coefficiente del 2011 di Roma Fiumicino (116,1 pass/mov) l'aeroporto di Malpensa potrebbe gestire bel 34.830.000 pass/anno.

Utilizzando la media del coefficiente dei principali aeroporti europei (Heathrow, Paris CDG, Francoforte, Amsterdam, Madrid, Fiumicino) = 120.7 pass/mov , il numero di passeggeri/anno che Malpensa potrebbe gestire aumenta notevolmente $300.000 \text{ movimenti} \times 120.7 \text{ pass/mov} = 36.210.000 \text{ pass/anno}$.

Utilizzando il coefficiente di riempimento di aeroporti europei internazionali più orientati ai voli low cost il numero di passeggeri aumenta notevolmente perché le compagnie tendono a volare con il maggior numero di posti occupati. Esempio: London Gatwick, tipologia di aerei simile a Malpensa (moltissimi Narrow Body) ha un coefficiente di riempimento di 137,45 che se applicato a Malpensa porterebbe ad un potenziale di 41.235.000 milioni di passeggeri/anno.

Quindi è dimostrato che il coefficiente di riempimento utilizzato da SEA, alla base del calcolo per la definizione del numero massimo di passeggeri trasportabili per ogni anno **NON E' CORRETTO ED E' VOLUTAMENTE FUORVIANTE** per tutte le analisi relative ai passeggeri trasportabili.

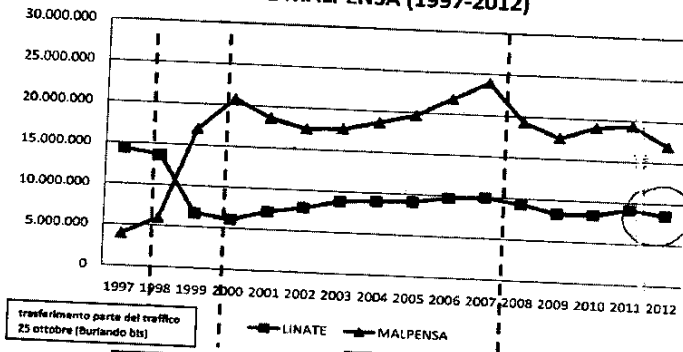
E' dimostrato che se la domanda di passeggeri ci sarà, il coefficiente di riempimento potrà salire fino a raggiungere livelli normali per i principali aeroporti europei (attorno a 115-120) e anche raggiungere i livelli di aeroporti low cost (attorno a 130) permettendo la gestione di un numero di passeggeri fino a 40 milioni/anno.

In conclusione un numero ragionevole da applicare allo studio di SEA per la definizione della capacità futura dell'aeroporto di Malpensa dovrebbe essere compreso fra 115 e 120 che porterebbe ad un totale di 34,5 e 36 milioni di passeggeri/anno.

Le più recenti previsioni relative al 2012 sono di 16.963.892 passeggeri, meno della metà della capacità dell'attuale aeroporto di Malpensa.

Evoluzione traffico Linate Malpensa (1997- 2012)

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



ANNO	LIN	MLP	TOT
1997	14.271.145	3.920.905	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
25 ottobre (Burlando bis)

allargamento del traffico su Linate
(Berzani 15-17)

abbandono Alitalia i voli settimanali effettuati da Alitalia su Malpensa
passano da 1.238 a 352, una sfolgorata 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)

Dati presentati da Regione Lombardia alla presenza di SEA e Comune di Milano durante il primo incontro dell'Osservatorio Malpensa.

Quanto sopra dimostra che SEA ha utilizzato dei dati di partenza non corretti che hanno falsato la stima dei passeggeri trasportabili e la conseguente necessità di una terza pista per soddisfare la domanda futura di trasporto,

3. IL 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 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.

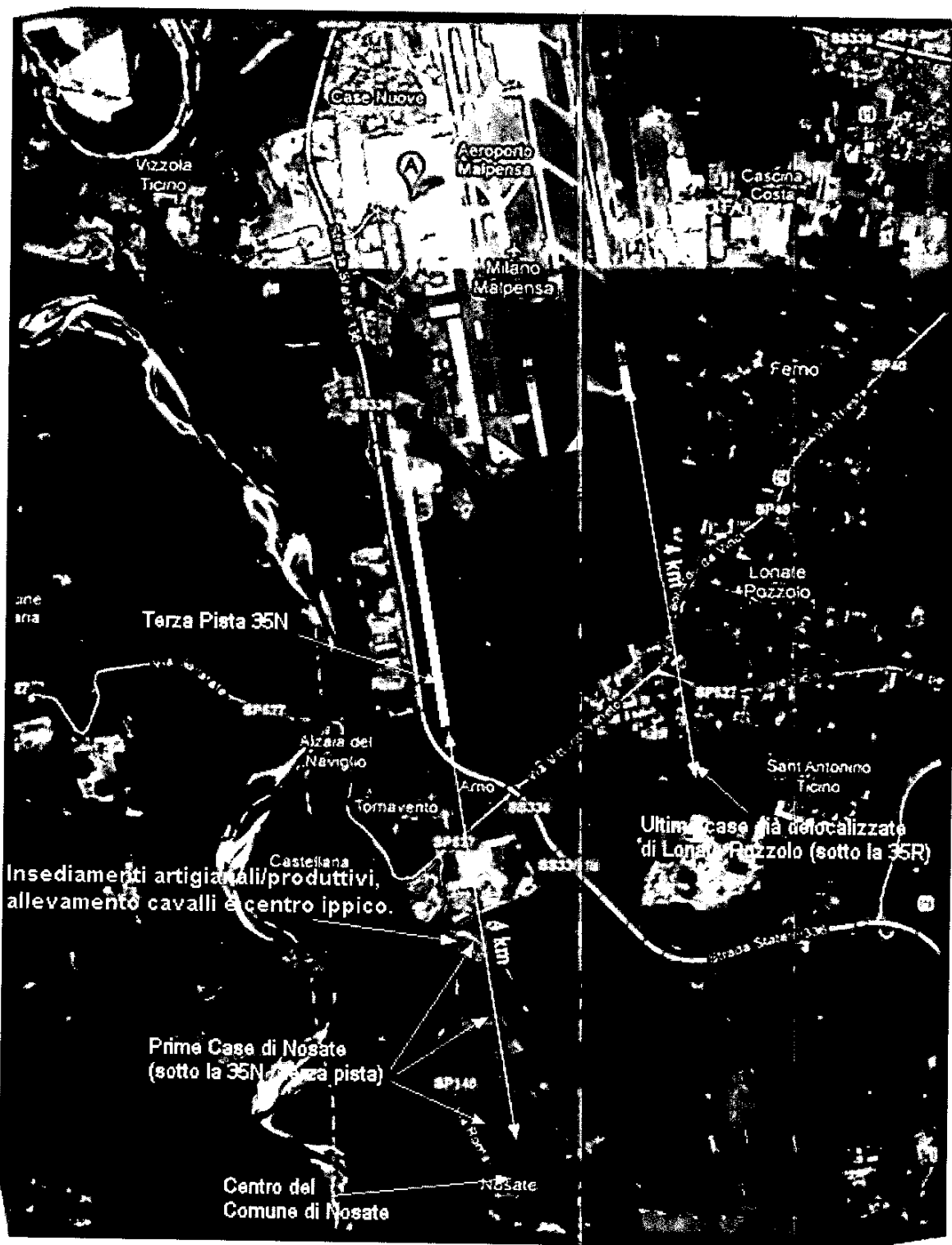
Riassumendo, a causa della costruzione della terza pista, circa **5000 abitanti attualmente non interessati** dal rumore degli aerei risulteranno inclusi nella zona fra 60 e 65 dbA e qualcuno anche in quella oltre i 65dbA.

Analizzando inoltre le mappe e confrontando la distanza delle abitazioni di Lonate Pozzolo 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 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.



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.**



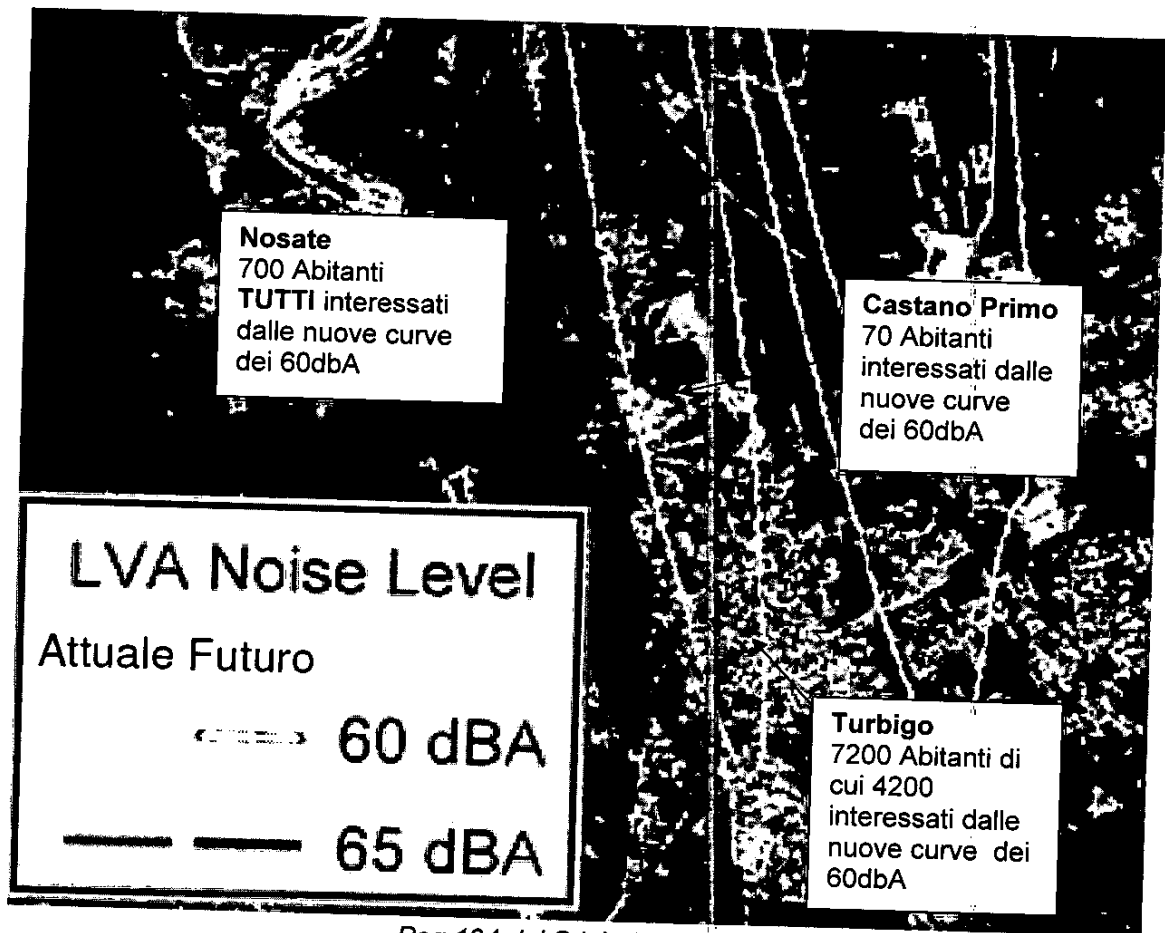
Pag 194 del S.I.A.

Imagi

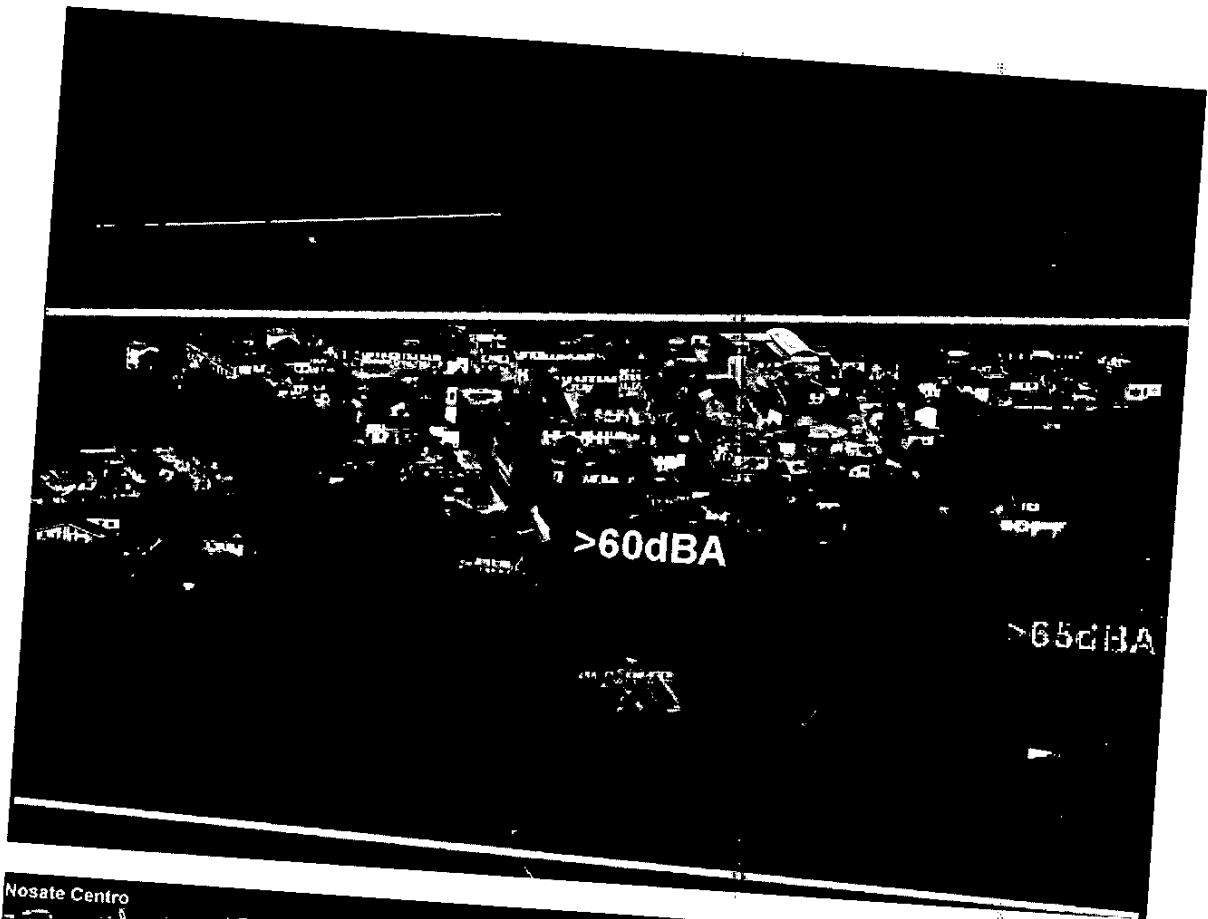
Figure 6-27. Comparison of Contours of 2004 vs. 2025 for Peak Day



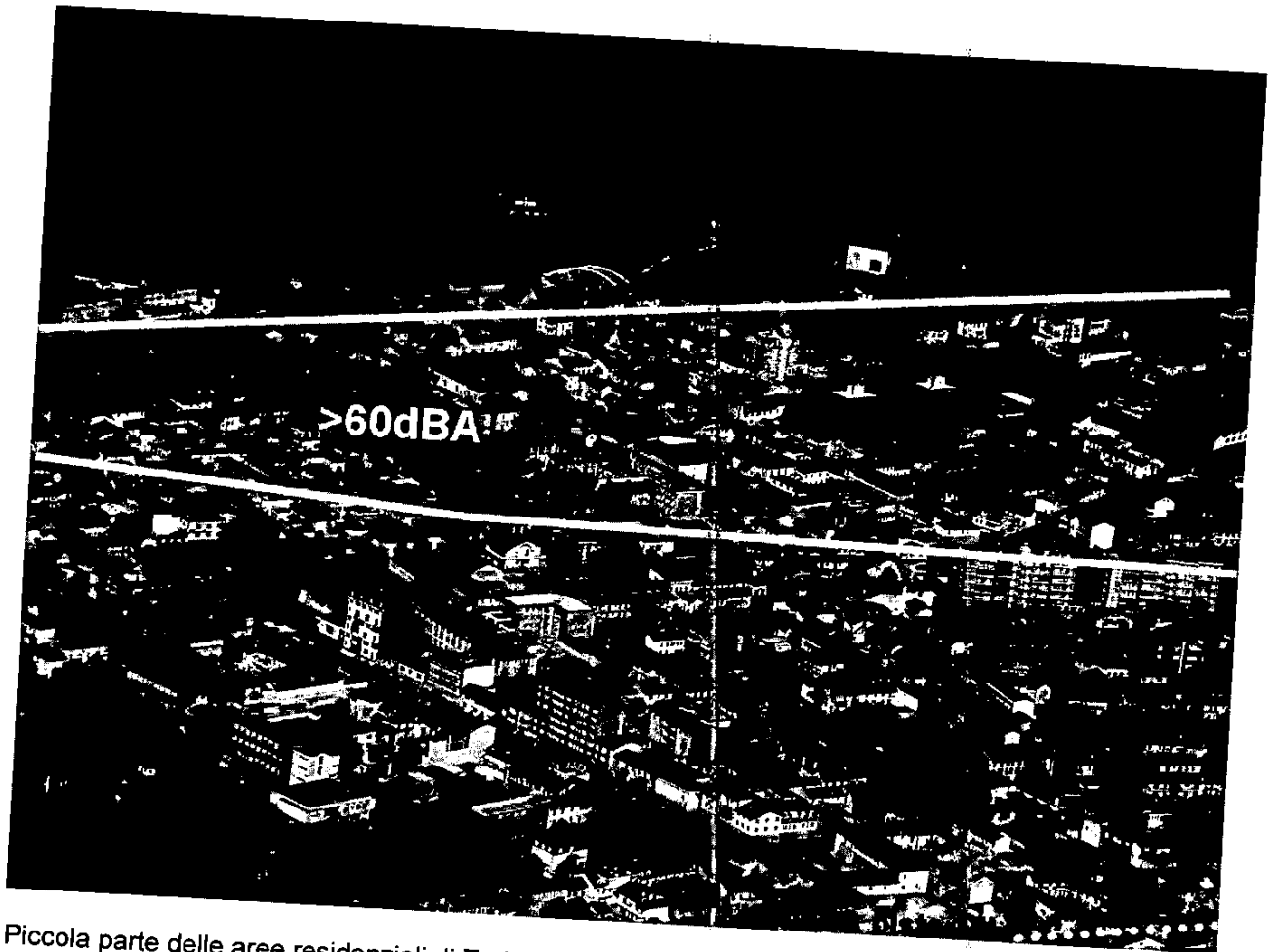
Zone residenziali di Nosate, Turbigo, Castano Primo che saranno impattate dal rumore.



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



Parte delle aree residenziali di Nosate interessate dalla curva >60dBA

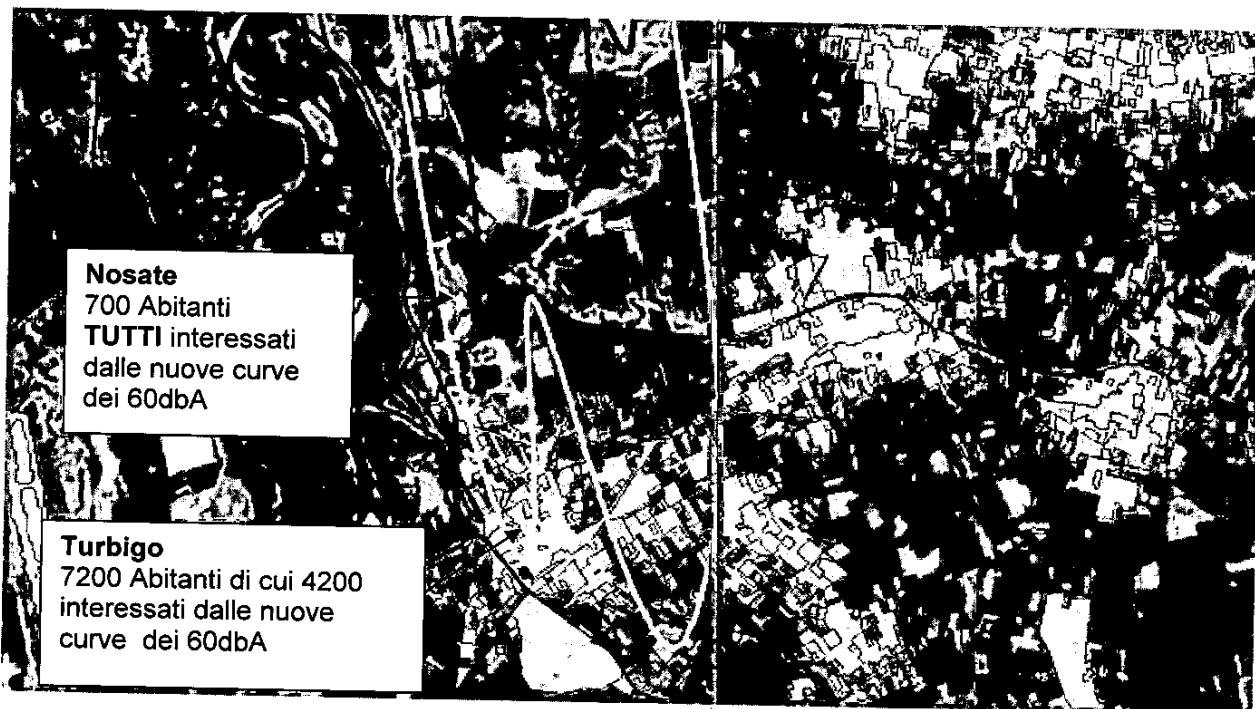


Piccola parte delle aree residenziali di Turbigo interessate dalla curva $>60\text{dBA}$ della terza pista (praticamente il centro del paese Municipio Compreso).

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

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 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.

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.

Quanto sopra dimostra che SEA non ha minimamente considerato la **GRAVITA'**
DELL'IMPATTO DA RUMORE sui territori residenziali dei Comuni di Nosate, Turbigo e
Castano Primo.

4. IL PARCO DEL TICINO E L'IMPATTO SUGLI ECOSISTEMI

a. La Brughiera del Gaggio

La realizzazione della Terza Pista e l'espansione del sedime aeroportuale comporterebbero la distruzione della Brughiera del Gaggio, di estensione pari a 130 ettari che rappresenta uno dei principali elementi di attrattiva e fruizione della nostra zona oltre a una grande parte di foresta pregiata, per un totale di 437 ettari.

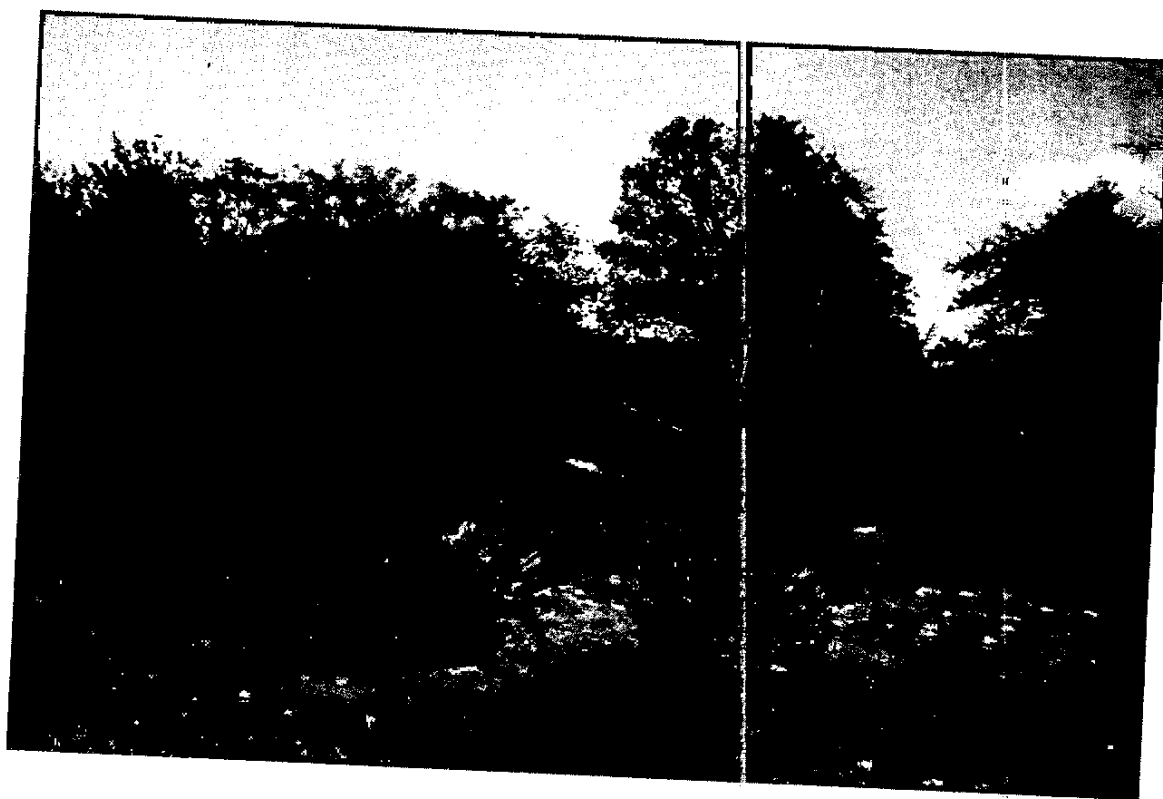
La brughiera del Gaggio è la **più grande e importante Brughiera di Pianura d'Italia**, ai sensi della direttiva habitat è un **sito di importanza comunitaria**.

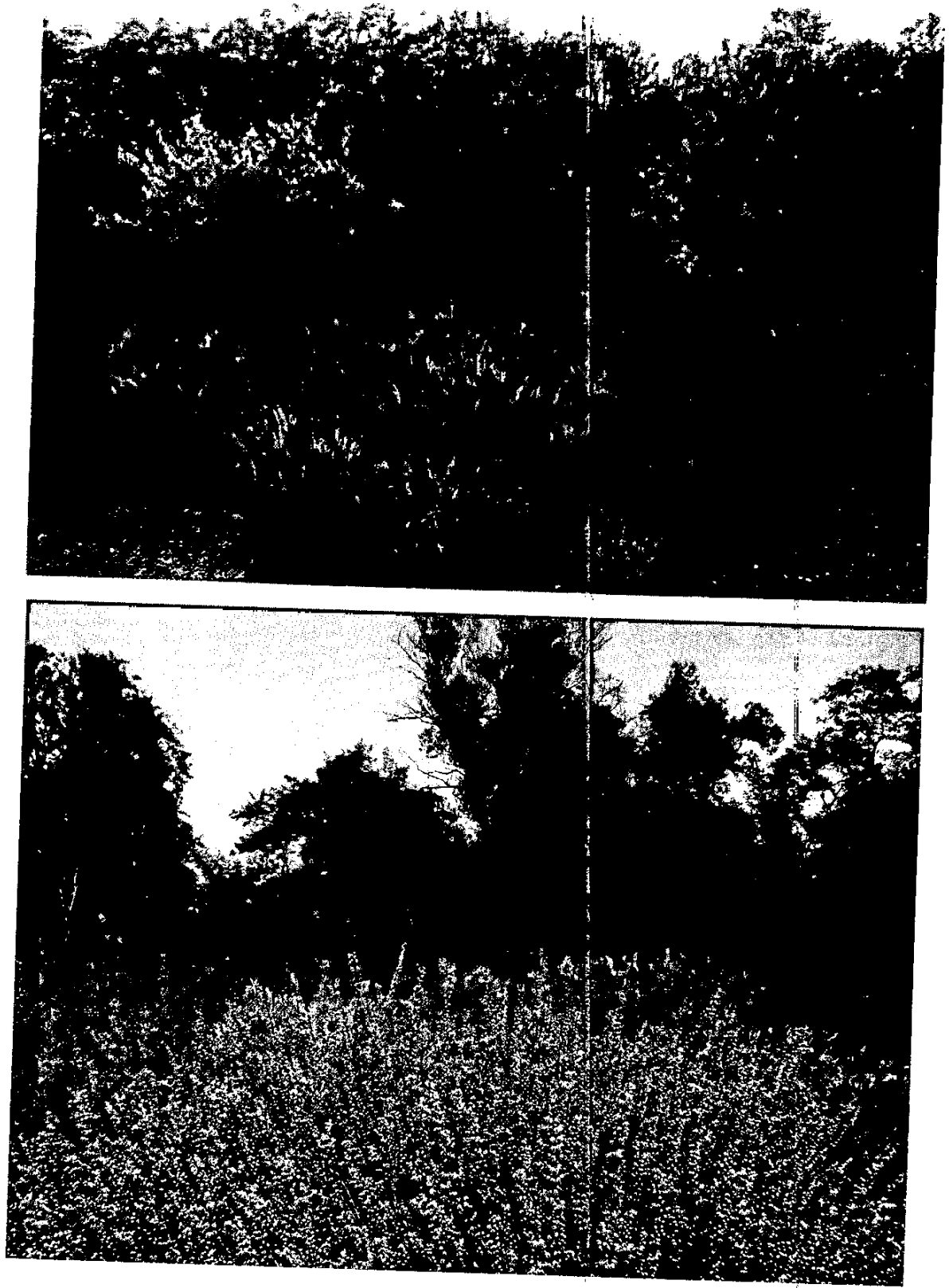
La valutazione ambientale atta al riconoscimento della **Brughiera del Gaggio** come Sito di Importanza Comunitaria è attualmente in corso.

Per le caratteristiche stesse del terreno, per definizione una brughiera **non è ricostruibile** altrove.

La brughiera non è solo una piantagione di brugo, le caratteristiche della brughiera provengono dalla proprietà del proprio terreno, che negli anni è diventato un terreno acido, drenante, "povero", un terreno che non permette la crescita di molti tipi di essenze.

E' possibile ripiantare il brugo altrove come propone SEA, ma in breve tempo altre piante, compatibili con il nuovo tipo di terreno prevarranno ed uccideranno il brugo, trasformando la brughiera di SEA in un normale bosco.





Immagini della Brughiera del Gaggio

b. **SIC Brughiera del Dosso - Sentenza Quintavalle**

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 poiché 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 dei risultati per certi versi attesi, 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 da conto inoltre della **riferibilità 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 **riferibilità 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.

5. L' IMPATTO SULLA SALUTE

a. La Valutazione di 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.

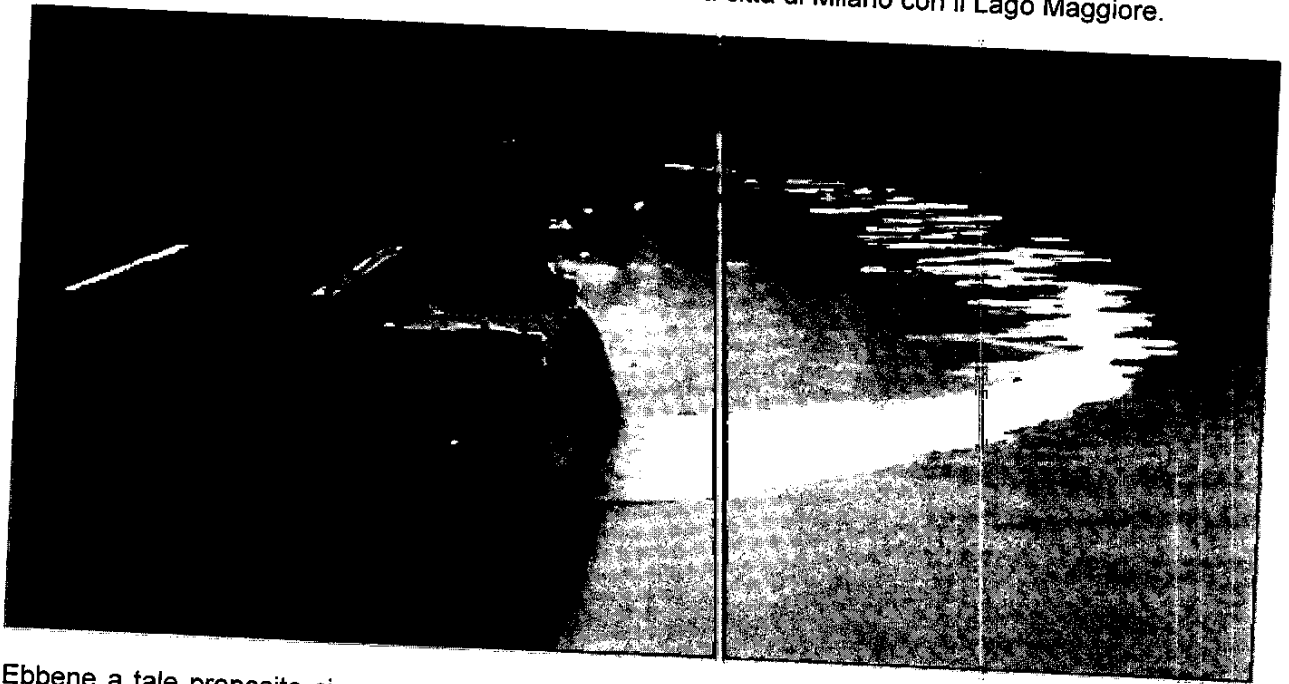
E' indubbio che tutto questo richieda **ULTERIORI APPROFONDIMENTI** e studi sulla salute delle popolazioni che vivono nelle vicinanze dell'aeroporto **PRIMA DI PROCEDERE CON LA VALUTAZIONE DI QUALSIASI ULTERIORE AMPLIAMENTO** dello stesso.

6. L'IMPATTO SULLE ACQUE

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 dice che le acque in uscita dall'impianto aeroporto sono nei limiti tabellari.

SEA, tuttavia, 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 tabella 1, 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.

7. INFRASTRUTTURE E SICUREZZA

Alcuni aspetti, legati principalmente alla SICUREZZA e al conseguente DISASTRO AMBIENTALE in caso di incidente, NON SONO STATI VALUTATI O CONTINUANO A NON ESSERE VALUTATI CON LA DOVUTA SERIETA'.

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

Nessuna risposta è stata fornita relativamente al pilone sud del viadotto di ingresso all'aeroporto per cui si rimarcano le osservazioni già precedentemente inoltrate.

Lo studio del Mitre dichiara che la struttura di sostegno a sud del viadotto di accesso alle partenze del T1 è troppo alta e **dovrebbe essere ridotta in altezza.**

Inoltre in condizioni meteo di bassa visibilità ed a seconda degli standard che si ritenga di utilizzare la collocazione e l'altezza della torre di controllo potrebbero non essere compatibili con gli standard e potrebbe essere necessario situarla altrove. Di seguito l'estratto dello studio che cita questi problemi.

In condizioni meteorologiche di visibilità estremamente bassa ("Categoria IIP") 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 IIP" 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,

Non si capisce come questi problemi citati dal Mitre non siano più stati considerati.

Sembrerebbe che il trucco per autorizzare decolli dalla terza pista in queste condizioni sia quello di impostare una virata a sinistra subito dopo il decollo. Peccato che in caso di piantata di un motore, il mantenimento della velocità minima di salita comporta una diminuzione notevole del rateo di salita dell'aereo (in questo caso diventano pericolosi eventuali oggetti e strutture che superino una certa altezza). Le procedure di emergenza dell'A320 (per esempio) dicono di retrarre il carrello e di non impostare nuove manovre fino al raggiungimento di almeno 400 ft. di quota.

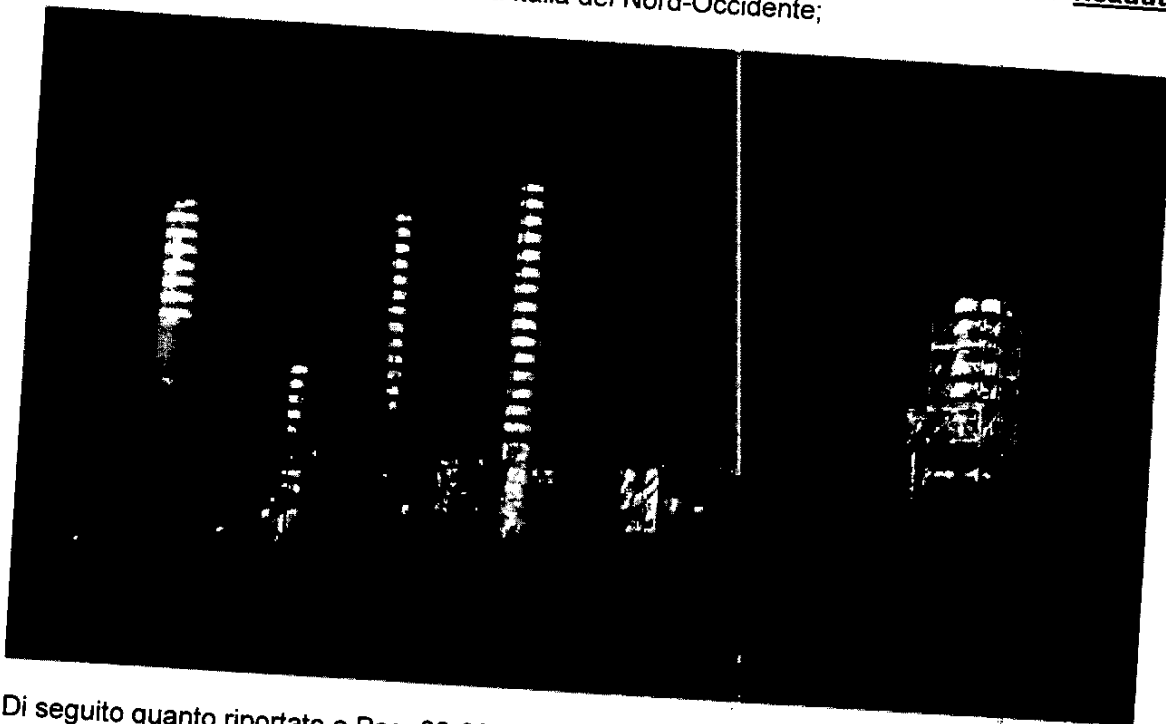
In questo caso la torre e il pilone sud diventerebbero degli ostacoli durante questa manovra di emergenza.

Il Mitre non ha avuto dubbi nello scrivere che la struttura di sostegno a sud del viadotto è troppo alta.

d. 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 con la presenza di ben 6 camini di altezza variabile tra i 90 e 155mt.

E' inutile sottolineare che in periodo di rischio attentati detta centrale era presidiata addirittura dall'esercito, in quanto una sua eventuale detonazione avrebbe avuto ricadute territoriali devastanti per tutta l'area Italia del Nord-Occidente;



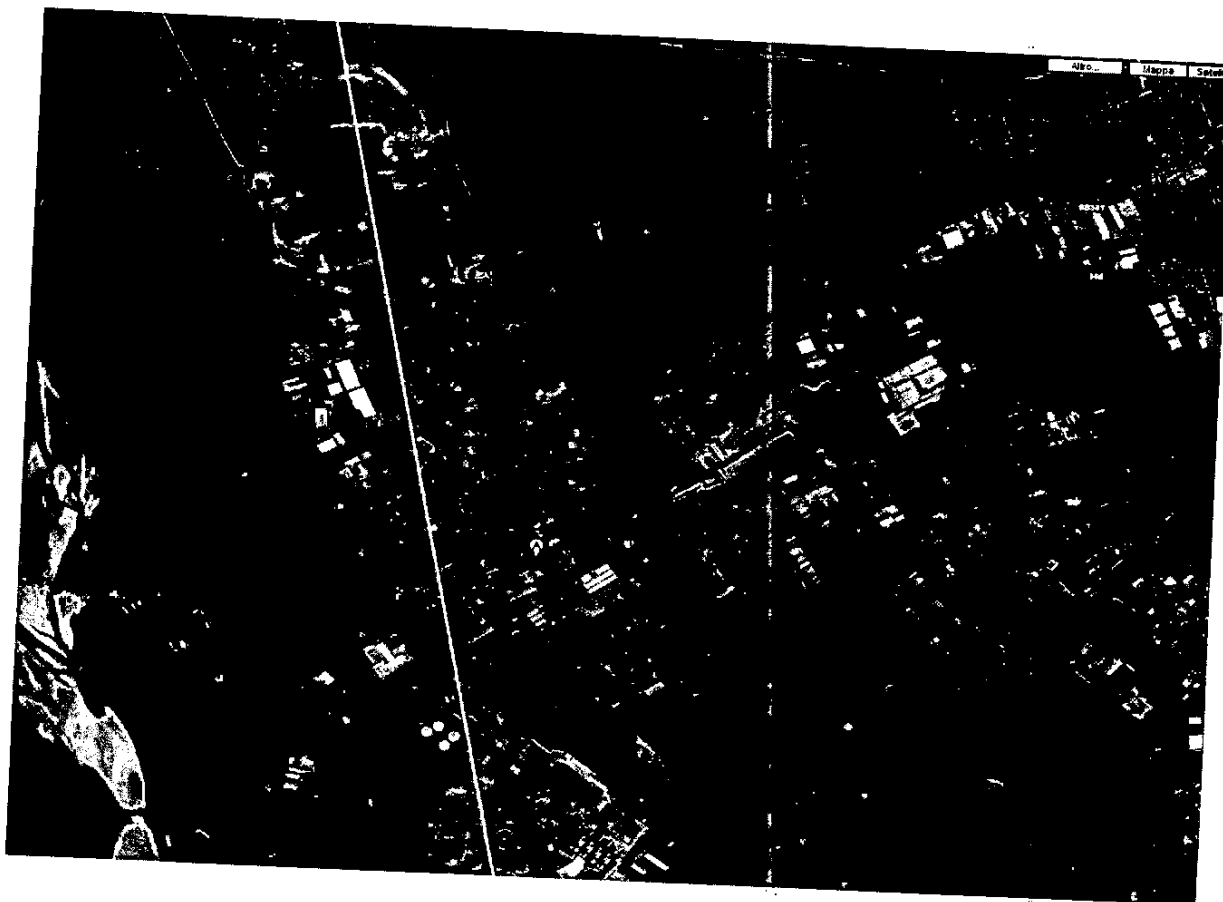
Di seguito quanto riportato a Pag. 30-32 degli Approfondimenti Ambientali:
"Come si evince dalla mappa è possibile identificare una relazione diretta tra rotte e presenza di aziende a rischio d'incidente rilevante per i soli complessi di Turbigo e di Vergiate (specificatamente Centrale Termoelettrica 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.
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 è perlomeno inquietante in quanto viene sottovalutata la possibilità di incidente causato dall'impatto di un aereo con i camini della Centrale Termoelettrica di Turbigo, camini dell'altezza di ben 155 metri.

Anche se in futuro non saranno più previsti stoccaggi di olio combustibile, una centrale di queste dimensioni, anche se funzionante a metano, rimane una potenziale bomba in caso d'incidente aereo. Poco conta che tale impianto non ricada più sotto il D.Lgs 334/99, il pericolo rimane elevatissimo.

E' 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 avvicinamento, causando gravi perdite di vite umane fra i passeggeri ma soprattutto fra i residenti delle zone sorvolate dagli aerei in atterraggio.

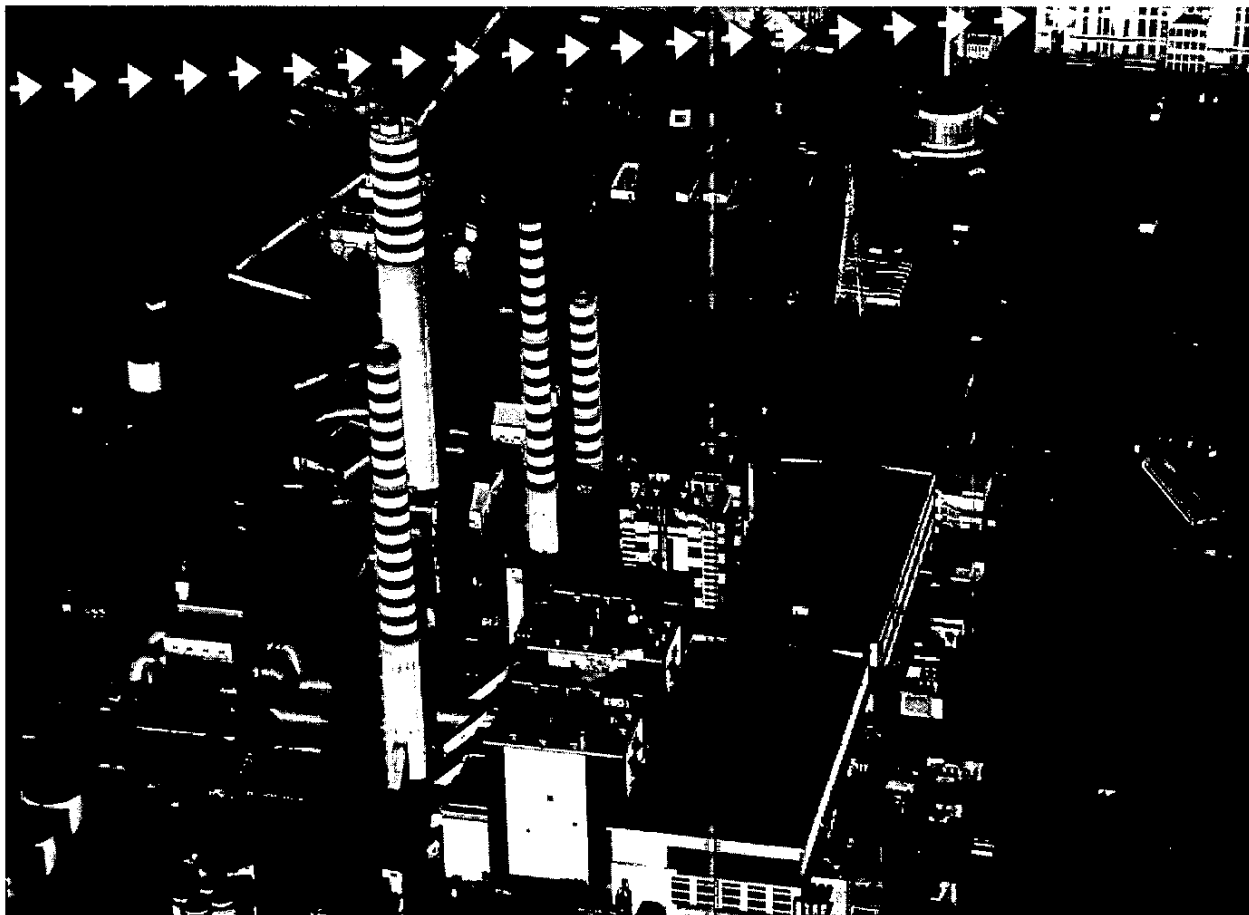
E' importante notare che la zona di Turbigo immediatamente dopo la Centrale Termoelettrica è densamente popolata, è stato infatti previsto che gli aerei sorvolino a bassa quota il centro del paese.



E' incredibile che per il solo fatto che la Centrale di Turbigo sia in fase di conversione a metano e i serbatoi di olio combustibile in futuro non dovrebbero essere più utilizzati, il rischio d'incidente è stato declassato e pertanto non più considerato per la sicurezza.

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

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 dalla 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.



Il compito di chi autorizza un'opera come la terza pista è anche quello di prevenire un possibile incidente, eliminandone tutte le possibili cause.

Se un aereo urta un camino alto 155 metri e precipita su una centrale a metano, piuttosto che su una ad olio combustibile o peggio, come nel caso di Turbigo, su un centro abitato, seppur con caratteristiche e dimensioni differenti si tratterà sempre di un **disastro di dimensioni enormi**.

Quanto sopra dimostra che **non sono stati correttamente valutati i rischi d'incidente** conseguenti al posizionamento della terza pista dell'Aeroporto di Malpensa.

CONCLUSIONI

Per tutto quanto descritto nelle precedenti osservazioni si ritiene che :

- le **previsioni di traffico** presentate da SEA come UNICA motivazione dell'ampliamento dell'aeroporto siano volutamente **sovrastimate**. Attualmente l'Aeroporto di Malpensa sta lavorando al 50% delle proprie potenzialità e non c'è nessuna necessità di prevedere a tempi brevi un ulteriore ampliamento dell'aeroporto. Il buon senso dice che dovremmo aspettare almeno che Malpensa abbia recuperato i volumi di traffico del 2007 prima di procedere a valutare eventuali ampliamenti. Inoltre, utilizzando coefficienti di riempimento corretti, con le attuali due piste, pur in assenza di adeguamenti procedurali e tecnologici, l'aeroporto di Malpensa potrebbe gestire tranquillamente 300.000 movimenti equivalenti ovvero oltre 35 milioni di passeggeri /anno.
- SEA nello Studio di Impatto Ambientale non abbia preso correttamente in considerazione l'analisi del **rumore** riportata dallo studio Mitre, **trascuando l'impatto sulle aree RESIDENZIALI DENSAMENTE POPOLATE a sud dell'aeroporto** nei Comuni di Nosate, Turbigo e Castano Primo, senza considerare l'impatto sulla salute dei voli notturni. Aree attualmente non impattate dal rumore dei sorvoli nelle quali vivono circa 5000 persone. Tali aree nelle integrazioni volontarie di SEA sono definite: "porzioni territoriali connotate da bassa densità abitativa o del tutto prive di aree residenziali", è sufficiente guardare le immagini al Paragrafo Rumore di queste osservazioni per rendersi conto della grossa bugia di SEA su questo argomento.
- La distruzione della più bella brughiera del Parco Ticino, la **Brughiera del Gaggio**, comporterà **l'interruzione del corridoio ecologico** e la distruzione di un'area **UNICA**, di grandissima **importanza naturalistica a livello europeo**, oltre che culturalmente importante e di grande fruizione ricreativa per le popolazioni della zona. L'attuazione del Piano di sviluppo dell'Aeroporto di Malpensa, che si trova inserito in un contesto di aree naturali protette, SIC e ZPS, avrà inoltre ulteriori e pesanti ricadute/danni in termini ambientali e di sereno sviluppo urbanistico dei Comuni interessati.
- Analizzando i risultati del monitoraggio della qualità dell'aria del Parco Ticino, del Comune di Casorate Sempione e le motivazioni della Sentenza Quintavalle, è evidente che a questo punto **è più che mai necessario** cercare di capire meglio ed **approfondire con analisi dedicate** della durata di almeno un anno, **la tematica relativa all'inquinamento da gas di scarico e gli effetti sul substrato umano**, prima di procedere ad autorizzare ogni potenziamento dell'aeroporto di Malpensa. Si ritiene pertanto che una **Valutazione di Impatto Sanitario** debba essere effettuata **PRIMA di procedere alla valutazione del Master Plan**.

- SEA non abbia valutato correttamente l'impatto che l'aumento dei passeggeri previsto dal nuovo Master Plan e delle persone occupate a Malpensa avrà sul **già carente impianto di depurazione di S. Antonino**, identificato come ricettore delle **acque** in uscita dall'aeroporto.
- SEA ed ENAC non abbiano valutato correttamente alcuni aspetti, legati principalmente alla **sicurezza** e al conseguente **disastro ambientale** in caso di incidente aereo, soprattutto in considerazione dei previsti sorvoli a bassa quota della centrale Termoelettrica di Turbigo.
- L'urgenza con cui SEA motiva la propria posizione negativa rispetto all'"**Alternativa "Zero"**" e cioè che "*nel breve-medio periodo possano essere raggiunte situazioni in cui si avvicina ai livelli di saturazione della capacità*" **NON E' ASSOLUTAMENTE CREDIBILE !**

Per tutti i suddetti motivi, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

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

Con osservanza.



COMUNE DI NOSATE
IL SINDACO
Carlo Maglio

Il presente testo è stato approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 25 del 16.07.2012, che si allega in copia.