



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

E.prot DVA – 2012 – 0020579 del 24/08/2012

Magnago 21/7/2012

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

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

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 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 dà 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. È 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.

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.

Distinti Saluti

MBINI PIETRO
Nato a MAGNAGO (MI) il 30/09/1951
Residente a MAGNAGO (MI) in VIA MARCONI n° 17