



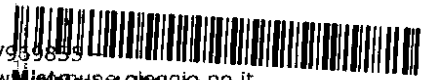
COMUNE DI OLEGGIO

PROVINCIA DI NOVARA

Il Dirigente

Tel. 0321/969876 fax. 0321/969859

g.scaramozzino@comune.oleggio.no.it - www.comune.oleggio.no.it



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

E prot DVA - 2013 - 0004488 del 20/02/2013

Oleggio, 15 febbraio 2013

Prot. 4782

Cat. 9 Classe 24.3.1 Fasc. 277

Spett.le **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare**
*Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II sistemi di Valutazione Ambientale
Viale Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA*

spedita in forma elettronica tramite Casella PEC
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Spett.le **Regione Piemonte**
*Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica
Settore Reti Ferroviarie e impianti Fissi - 12.02
Via Belfiore 23
10125 TORINO*

spedita in forma elettronica tramite Casella PEC
trasporti@cert.regione.piemonte.it

Spett.le **Regione Lombardia**
*P.zza Città di Lombardia 1
28124 MILANO*

spedita in forma elettronica tramite Casella PEC
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it



Oggetto: Aeroporto di Milano Malpensa - Nuovo "MASTER PLAN AEROPORTUALE" -
PROCEDURA DI V.I.A. - CHIARIMENTI - OSSERVAZIONI E PARERI.

In allegato si trasmette Deliberazione della Giunta Comunale n. 34 del 15.02.2013, con la
quale sono stati formulati i chiarimenti, le osservazioni e i pareri relative all'oggetto.

Distinti saluti.



Il Dirigente Area Tecnica
Scaramozzino ing. Giuseppe

Giuseppe Scaramozzino

Perrone Raffaele

Da: PEC Municipio [municipio@pec.comune.oleggio.no.it]
Inviato: venerdì 15 febbraio 2013 13.04
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; trasporti@cert.regione.piemonte.it;
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it
Oggetto: Trasmissione nota prot. 4782 del 15 febbraio 2013
Allegati: doc00122120130215124518.pdf

Si trasmette in allegato quanto in oggetto.

Cordiali saluti.



COMUNE DI OLEGGIO

PROVINCIA DI NOVARA

COPIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Deliberazione Giunta Comunale/0000034 / 2013

Oggetto: AEROPORTO MILANO MALPENSA - NUOVO "MASTER PLAN AEROPORTUALE"
- PROCEDURA DI V.I.A. CHIARIMENTI - OSSERVAZIONI E PARERI.

Il giorno 15.02.2013 alle ore 12,20 convocata nei modi prescritti, la Giunta Comunale si è riunita nella sala delle adunanze.

Al momento dell'adozione della presente deliberazione risultano presenti i signori:

Generalità degli Assessori	P/A
MARCASSA MASSIMO - SINDACO	P
BALDASSINI ANDREA	P
BALOCCO ALESSANDRA	A
BELLINI DIEGO	A
BELLOTTI CESARE	P
MURATORE GIUSEPPE	P
SUNO GIUSEPPE	P
TURINI DAVIDE	A

Presenti : N. 5

Assenti: N. 3

Partecipa il Segretario Generale Dott.ssa Renata Gloria Ratel

Il Sindaco MASSIMO MARCASSA assume la Presidenza e, constatata la legalità dell'adunanza, invita i convenuti a deliberare sull'oggetto sopra indicato.



COMUNE DI OLEGGIO

PROVINCIA DI NOVARA

LA GIUNTA COMUNALE

Richiamata propria la deliberazione di Consiglio Comunale n. 28 del 14 luglio 2011 con la quale venivano approvate le osservazioni emerse rispetto allo Studio d'Impatto Ambientale (SIA) sul nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa, con la quale si era espresso parere negativo alla realizzazione della terza pista;

Richiamata propria la deliberazione di Consiglio Comunale n. 31 del 31 luglio 2012 con la quale venivano approvate le osservazioni emerse rispetto alle integrazioni volontarie inoltrate da Sea S.p.a. registrata al protocollo del Comune di Oleggio al n. 14.095 del 31.05.2012, nella quale venivano recepiti e fatte proprie le osservazioni prodotte dalla Provincia di Novara e dal C.Oves.t esprimendo nel contempo parere negativo alla realizzazione della terza pista;

Considerato che in data 13/12/2012 prot. 30.913 al protocollo di Oleggio è pervenuto un ulteriore elaborato predisposto da SEA Spa denominato chiarimenti che ha riaperto la fase di osservazioni in merito al progetto da effettuare entro il giorno 16.02.2013;

Rilevato che il plico contenente i "chiarimenti" risulta essere composto dai seguenti elaborati tecnici:

- Relazione generale;
- Allegato 1 - Chiarimenti relativi all'inquinamento acustico;
- Allegato 2 - Chiarimenti relativi all'inquinamento atmosferico;
- Allegato 3 - Aspetti vegetazionali ed eco sistemici: effetti e mitigazioni;
- Allegato 4 - Studio di Incidenza Ambientale.

Visto che la scadenza per presentare, in forma scritta, ulteriori istanze, osservazioni e pareri al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è il 16/02/2013;

Considerato che in data 12 febbraio 2013 è stato convocato il Coordinamento degli Enti Locali Malpensa per la trattazione dell'ordine del giorno riguardante i chiarimenti forniti da SEA Spa;

Dato atto che :

- In tutti gli incontri avvenuti per la trattazione della documentazione prodotta da Sea S.p.a. è stata dimostrata la presenza di incongruenza con i dati elencati e che i risultati a cui è pervenuto lo studio non dimostra, secondo gli analisti dei documenti partecipanti al tavolo tecnico, in alcun modo le tesi che la stessa società si proponeva ovvero della assoluta necessità di realizzazione della terza pista per soddisfare l'esigenza di aumento di traffico;
- Il comitato C.Oves.t ha predisposto un elaborato tecnico datato Febbraio 2013 e denominato Osservazioni e pareri, che si condivide nel metodo e nei contenuti e che si allega al presente atto per costituirne parte integrante e sostanziale;
- La Sea S.p.a. sta conducendo un'anomala procedura che prevede la formulazione spontanea di integrazioni e chiarimenti, ma non affronta, e, soprattutto, non risponde mai alle osservazioni che negli anni sono state presentate dagli Enti e/o dai singoli cittadini;
- E' evidente che Sea S.p.a. sta portando avanti un chiaro tentativo di interessi aziendali che contrastano con gli interessi dei cittadini e dei territori limitrofi all'Aeroporto di Malpensa;
- Sarebbe certamente più opportuno e giusto procedere al ritiro dell'intera documentazione, all'elaborazione di uno studio più rispondente alla realtà locale, tenendo conto della peculiarità



COMUNE DI OLEGGIO

PROVINCIA DI NOVARA

del territorio, alla salute di cittadini e alla reale esigenza dell'Aeroporto, anche tenuto conto della comunicazione avvenuta con l'incontro del 13.02.2013 durante il quale si prendeva atto dell'uso esclusivo di una sola pista per due mesi in funzione del fatto che la seconda pista necessita di interventi di manutenzione e pertanto non sarà operativa; sulla base di queste indicazioni fornite da Enac si può certamente affermare che la terza pista non risulta essere così indispensabile visto che con una sola pista si riesce a gestire il traffico ordinario;

Vista la lettera inviata dalla Commissione Europea in data 22.06.2012 al Governo Italiano di messa in mora in quanto non sono state adottate le opportune e necessarie misure per evitare il degrado e le misure di conservazione per il SIC IT2010012 "Brughiera del dosso";

Vista inoltre la deliberazione della G.R. n. 4-2598 del 19.09.2011 ad oggetto : "Art.18 L.R. 40/1998. Espressione del parere di competenza regionale nell'ambito della valutazione di impatto ambientale di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Malpensa. Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan aeroportuale" presentato dalla Società ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile";

Dato che la documentazione di cui sopra è stata esaminata nella seduta della Commissione Consiliare del 14.02.2013 aperta a tutti i consiglieri comunali i quali, all'unanimità, hanno condiviso il metodo di lavoro svolto in questi mesi ed hanno formulato piena condivisione all'Amministrazione comunale del fatto di proporre ferma opposizione al progetto presentato da Sea S.p.a richiedendo, nel contempo, che il MATTM esprima parere ambientale negativo sul progetto di ampliamento dell'Aeroporto di Malpensa;

Visto il parere espresso ai sensi dell'art. 49 del D.LGS. 267 del 18/08/2000;
- dal Dirigente Area Tecnica, in ordine alla regolarità tecnica;

Atteso che il presente atto può prescindere dal parere di regolarità contabile in quanto non comporta riflessi diretti o indiretti che possano incidere sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente;

Visto altresì il parere favorevole espresso dal Segretario Generale sotto il profilo di legittimità, in quanto richiesto durante la seduta;

Richiamato il T.U. 267/2000;

Per tutto quanto sopra esposto,

con voti unanimi, espressi per alzata di mano

DELIBERA

Per le motivazioni in premessa :

1. di condividere il contenuto del documento prodotto dal C.OVEST.T Febbraio 2013 "OSSERVAZIONI E PARERI", che si approva e si allega alla presente deliberazione, formandone parte integrante e sostanziale;
2. di esprimere, in considerazione delle osservazioni e pareri descritti, **PARERE NEGATIVO** del Comune di Oleggio al progetto ed allo studio di impatto ambientale inerenti il



COMUNE DI OLEGGIO

PROVINCIA DI NOVARA

documento denominato "chiarimenti" presentato da Sea S.p.a. nel mese di dicembre 2012 in merito al "Nuovo Master Plan Aeroportuale di Malpensa";

3. di trasmettere copia del presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, alla Regione Piemonte - Direzione Ambiente ed alla Presidenza della Regione Lombardia;
4. di dare atto che nel primo Consiglio Comunale utile sarà presentato un ordine del giorno sull'argomento.

Successivamente

LA GIUNTA COMUNALE

Con separata votazione unanime

DELIBERA

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi di legge stanti le ragioni d'urgenza che hanno indotto all'assunzione della medesima.



COMUNE DI OLEGGIO
PROVINCIA DI NOVARA

OGGETTO: AEROPORTO MILANO MALPENSA - NUOVO "MASTER PLAN AEROPORTUALE" - PROCEDURA DI V.I.A. CHIARIMENTI - OSSERVAZIONI E PARERI.

Il sottoscritto *Scaramozzino ing. Giuseppe*, Dirigente Area Tecnica, esprime parere **favorevole** all'adozione del presente provvedimento in ordine alla **regolarità tecnica**, ai sensi dell'art. 49 del D. LGS. 267/00 e s.m.i.

Oleggio, 15.02.2013



Il Dirigente
Scaramozzino ing. Giuseppe
Giuseppe Scaramozzino

La sottoscritta *dott.ssa Renata Gloria RATEL*, Segretario Generale, esprime parere **favorevole** sotto il profilo di **legittimità** all'adozione del presente provvedimento in quanto richiesto dal consesso nell'adunanza del ... **15 FEB 2013**

Oleggio, li **15 FEB 2013**



Il Segretario Generale
dott.ssa Renata Gloria Rattel



COMUNE DI OLEGGIO

PROVINCIA DI NOVARA

Letto, confermato e sottoscritto:

IL PRESIDENTE
f.to MASSIMO MARCASSA

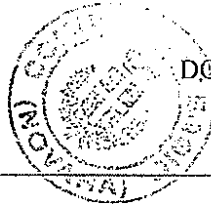
IL SEGRETARIO GENERALE
f.to DOTT.SSA RENATA GLORIA RATEL

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

15 FEB 2013

Copia della presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio il giorno e così per
giorni 15 consecutivi.

Oleggio, li 15 FEB 2013



IL SEGRETARIO GENERALE
DOTT.SSA RENATA GLORIA RATEL

PER COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

OLEGGIO, li 15 FEB 2013



IL SEGRETARIO GENERALE
DOTT.SSA RENATA GLORIA RATEL

Per l'esecuzione:

La presente deliberazione è divenuta esecutiva in data ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs.
18.8.2000, n. 267: "Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali".

IL SEGRETARIO GENERALE

P.4773/1

C.OVES.T

AEROPORTO DI MALPENSA

VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE
DEL NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE
DELLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE
E DEI SUCCESSIVI CHIARIMENTI

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



Febbraio 2013

OSSERVAZIONI E PARERI

Varallo Pombia, febbraio 2013

Al Ministero dell'Ambiente e della
Tutela
del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali
Viale Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

e p.c.

Regione Piemonte
Direzione Trasporti, Infrastrutture,
Mobilità e Logistica
Settore Reti Ferroviarie ed Impianti
Fissi - 12.02
Via Belfiore, 23
10125 TORINO

Oggetto: **Aeroporto di Malpensa**
VIA del nuovo Master Plan
OSSERVAZIONI ai Chiarimenti Novembre 2012

C.OVEST Onlus - Via Simonetta, 3 - 28040 Varallo Pombia
www.covest.org - www.covest@comidp255.com
covestonlus@gnai

INTRODUZIONE

La procedura di VIA ai sensi dell'art. 26 del D.lgs. 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'aeroporto di Malpensa è iniziata nell'anno 2011 con la pubblicazione sulla stampa il 20 maggio 2011 del piano SEA corredato dallo Studio d'Impatto Ambientale.

Le tante Osservazioni di Comuni, Enti, Associazioni, Comitati e Cittadini avevano evidenziato carenze procedurali, di pianificazione e progettuali. Avevano altresì espresso parere negativo a causa del grande impatto ambientale sui territori già sottoposti al carico dell'attuale struttura aeroportuale, la cui potenzialità è oggi molto lontana dalla saturazione.

In seguito, il 6 giugno 2012, sono state pubblicate le *Integrazioni Volontarie di SEA*. Per la seconda volta le Osservazioni di Comuni, Enti, Associazioni, Comitati e Cittadini evidenziavano nuovamente mancanze di pianificazione e progettuali e ribadivano la richiesta di parere ambientale negativo.

Il 18 dicembre 2012 sono stati pubblicati altri *Chiarimenti di SEA al Master Plan di Malpensa*. La nuova *"Documentazione Novembre 2012"* non offre approfondimenti qualitativamente credibili rispetto a quanto presentato nello *Studio d'Impatto Ambientale - SIA del 2011* e nelle *Integrazioni volontarie del 2012* sui temi già oggetto di nostre Osservazioni.

Precisiamo che queste nostre nuove osservazioni sono riferite solo alla documentazione di SEA denominata "Chiarimenti - Documentazione Novembre 2012" e non sostituiscono le argomentazioni di opposizione già espresse con le nostre Osservazioni del 2011 e 2012, che s'intendono integralmente confermate.

Segnaliamo che, pur fornendo per la seconda volta un volume integrativo di dati ed elaborazioni quantitativamente rilevanti, dal punto di vista qualitativo i *Chiarimenti*, nei risultati proposti sui temi affrontati, non solo continuano a essere carenti e contraddittori, ma anche strumentalmente fuorvianti. Queste nostre Osservazioni vogliono dimostrare tale affermazione, analizzando i cosiddetti "chiarimenti" relativi alla movimentazione di aeromobili e all'inquinamento acustico.

Nonostante le successive elaborazioni di SEA, il progetto *Master Plan* negli interventi previsti non è sostenibile dal punto di vista ambientale. Ciò anche considerando gli impatti che già adesso la struttura aeroportuale ha su un vasto territorio circostante. Questi sono stati esposti anche nelle nostre precedenti osservazioni, dimostrati da dati e studi sulla situazione attuale e reale del territorio.

L'integrazione delle carenze finora riscontrate nella documentazione fornita da SEA nelle varie fasi, anche qualora fosse, come dovrebbe, completata con analisi credibili, esauritive e corrette, non potrebbe rendere sostenibile un progetto di cui abbiamo in diverse fasi affermato e documentato la non sostenibilità.

Segnaliamo l'evidente anomalia di una procedura di VIA basata sulla presentazione di continue integrazioni volontarie non richieste, che non danno risposte alle osservazioni di Comuni, Enti, Associazioni, Comitati e Cittadini.

Le successive integrazioni di SEA hanno, più volte corretto, modificato e contraddetto numerose omissioni già presenti nello Studio d'Impatto Ambientale del maggio 2011, generando un quadro sempre più confuso del piano e del complesso rapporto tra l'aeroporto e il territorio che lo ospita.

QUANTITA' MOVIMENTI

Analizziamo di seguito le quantità di movimenti previsti da SEA nel Documento denominato 'Chairment' - "Documentazione Novembre 2012", confrontandoli con i dati di input dell'Allegato modellistico, utilizzati nelle modellizzazioni INM dello stesso documento. Evidenziamo le incongruenze, gli errori e l'utilizzo a nostro parere strumentale dei dati.

Allegato 4 pagina 127 Percentuali di movimenti per pista previste

Testata Pista	Scenario Intermedio		Scenario Futuro	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
17R	-	2,2%	-	1,5%
35L	17,6%	26,1%	11,2%	17,0%
35R	32,4%	21,6%	20,0%	14,1%
35New	N.P.	N.P.	18,0%	17,4%

Tabella 7.1 Percentuale di utilizzo piste scenario intermedio - scenario futuro

Allegato 1 pagine 4-5 Definizione delle quantità di movimenti/giorno per peak day e composite day nei due scenari intermedio e futuro

2.2 DEFINIZIONE DEI DATI DI OPERATIVITÀ AEROPORTUALE

- Le analisi di rumorosità condotte hanno preso in considerazione i due seguenti scenari:
- lo Scenario intermedio corrispondente ad un ipotetico scenario a congestione con due piste in esercizio a cui corrispondono 886 movimenti/giorno per peak day e 741 movimenti/giorno per composite day (giorno medio nelle tre settimane più trafficate);
 - lo Scenario futuro con il Nuovo Master Plan Aeroportuale a regime e tre piste operative, a cui corrispondono 1300 movimenti/giorno per peak day e 1104 movimenti/giorno per composite day.
- A differenza di quanto analizzato nello studio MITRE, per confrontarli ai dati di input utilizzati in fase di analisi degli impatti sulla componente atmosferica, i movimenti totali sono stati ridistribuiti su 4 tipologie di aeromobili, riportate in Tabella 2.1, e raggruppate successivamente nelle tre categorie di aeromobili (Regionali, Narrow Body e Wide Body).

Distribuzione dei movimenti per categoria di aeromobile

scenario intermedio

Tabella 2.2 Distribuzione dei Movimenti per Categoria di Aeromobile Scenario Intermedio

Categorie	Triennio di base		Periodo nel nuovo scenario	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
Narrow Body	26	26	35	35
Regional	95	95	14	14
Wide Body	55	55	8	8

Totale movimenti	886
Totale Narrow Body	542
Totale Regional	218
Totale Wide Body	126

scenario futuro

Tabella 2.3 Distribuzione dei Movimenti per Categoria di Aeromobile Scenario Futuro

Categorie	Triennio di base		Periodo nel nuovo scenario	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
Narrow Body	348	348	51	51
Regional	139	139	21	21
Wide Body	81	81	12	12

Totale movimenti	1300
Totale Narrow Body	734
Totale Regional	320
Totale Wide Body	186

Percentuali di utilizzo delle piste per categoria di aeromobile

scenario intermedio

Tabella 2.4 Percentuali Utilizzo Piste per Categoria di Aeromobile. Scenario Intermedio

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Partenze	4,47%
	Aerivi	Partenze	Aerivi	Partenze		
17L	35,11%	4,46%	55,11%	64,80%	52,28%	52,28%
17R	64,89%	43,25%	44,89%	43,25%	43,25%	43,25%

Note: Sono state prese in considerazione le piste per la categoria di aeromobile.

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totale piste	
	Aerivi	Decoll	Aerivi	Decoll	Aerivi	Decoll
17L	2,81	16,29	153,42	153,54	156,23	191,60
17R	37,25	246,55	166,33	287,46	203,58	216,70

scenario futuro

Tabella 2.5 Percentuali Utilizzo Piste per Categoria di Aeromobile. Scenario Futuro

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Partenze	4,47%
	Aerivi	Partenze	Aerivi	Partenze		
17L	35,06%	4,46%	55,11%	64,80%	52,28%	52,28%
17R	64,94%	43,24%	44,89%	43,25%	43,25%	43,25%

Note: Sono state prese in considerazione le piste per la categoria di aeromobile.

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totale piste	
	Aerivi	Decoll	Aerivi	Decoll	Aerivi	Decoll
17L	4,15	14,76	172,51	172,51	176,66	211,31
17R	37,25	246,55	166,33	287,46	203,58	216,70

Elaborazione dei dati dell'Allegato modellistico 1 utilizzati per la modellizzazione INM incongruenze e uso strumentale

Elaborazione dei dati dell'Allegato Modellistico 1

TABLE 1 - Scenario Intermedio - Valori di Massima Totale											
OP TYPE	TRF ID	TRF DAY	OP TYPE	TRF DAY	OP TYPE	TRF DAY	OP TYPE	TRF DAY	OP TYPE	TRF DAY	
D	17L	35,11	4,46	55,11	64,80	52,28	52,28	43,25	43,25	43,25	
D	17R	64,89	43,25	44,89	43,25	43,25	43,25	43,25	43,25	43,25	
A	17L	10,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
A	17R	10,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
D	17L	10,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
D	17R	10,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
Totale Operazioni											
		Aerivi		Decoll		Aerivi		Decoll		Totale	
		156,23		191,60		203,58		216,70		378,11	

TABLE 2 - Scenario Intermedio - Valori di Massima Totale											
OP TYPE	TRF ID	TRF DAY	OP TYPE	TRF DAY	OP TYPE	TRF DAY	OP TYPE	TRF DAY	OP TYPE	TRF DAY	
D	17L	35,11	4,46	55,11	64,80	52,28	52,28	43,25	43,25	43,25	
D	17R	64,89	43,25	44,89	43,25	43,25	43,25	43,25	43,25	43,25	
A	17L	10,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
A	17R	10,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
D	17L	10,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
D	17R	10,00	0,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
Totale Operazioni											
		Aerivi		Decoll		Aerivi		Decoll		Totale	
		156,23		191,60		203,58		216,70		378,11	

Nella Tabella 1 si vede come per lo scenario intermedio del composite day siano stati utilizzati 886 movimenti invece dei 741 previsti nella premessa di SEA sull'operatività aeroportuale.

Nella Tabella 2 si vede come per lo scenario futuro del composite day siano stati utilizzati 1301 movimenti invece dei 1104 previsti nella premessa di SEA sull'operatività aeroportuale.

Nella Tabella 3 si vede come per lo scenario intermedio del peak day siano stati utilizzati 886,96 movimenti totali, sostanzialmente corrispondenti a quanto previsto nella premessa di SEA sull'operatività aeroportuale.

Nella Tabella 4 si vede come per lo scenario futuro del peak day siano stati utilizzati 1294,29 movimenti totali, sostanzialmente corrispondenti a quanto previsto nella premessa di SEA sull'operatività aeroportuale.

Lo scostamento dei dati delle Tabelle 1 e 2 denotano superficialità o utilizzo strumentale dei dati stessi.

Elaborazione quantitativa della Tabella 7-1 dell'Allegato 4 a pag. 127

Dimensione Tabella 7-1 Allegato 4 pagina 127									
Terza pista	Scenario Intermedio			Scenario Nuovo			Scenario Previsione		
	Area	Quantità	%	Area	Quantità	%	Area	Quantità	%
127	178	174	23	1849	113	165	15	183	
35L	318	324	187,96	361	313,24	324	141	270	
35R	358	374	287,96	316	301,24	234	174	212	
Totale			473		441,14	311		596	

Nota: Gli scenari considerano il movimento/differenza per peak day

Confronto dei movimenti previsti nell'Allegato 4 per lo scenario intermedio e negli scenari modellizzati nell'Allegato Modellistico 1

OR TYPE	RWY/ID	Area	Tab. 1-Scenario Intermedio T3a Settimane		Tab. 2-Scenario Intermedio di Pico		Tab. 3-Scenario Intermedio di Pico	
			Previsione	Totale a pista	Area	Previsione	Totale a pista	Area
D	31L	18,49	19,48	19,48	42,37	42,37	42,37	42,37
A	35L	355,94	231,25	212,54	227,41	439,75	117,05	344,84
D	35R	247,78	191,28	278,43	278,43	278,43	278,43	278,43
A	35R	358	391,31	278,43	278,43	278,43	278,43	278,43
Decolli		441,14	231,00	231,00	441,14	441,14	441,14	441,14
Atterraggi		441,14	231,00	231,00	441,14	441,14	441,14	441,14
Movimenti Totali		441,14	231,00	231,00	441,14	441,14	441,14	441,14

Lo scenario intermedio del composite day (Tre Settimane) è stato modellizzato con un totale di 886 movimenti, corrispondenti al peak day (Picco), per cui la modellizzazione non è veritiera.

Differenze tra i movimenti previsti nell'Allegato 4 per lo scenario intermedio e quanto modellizzato per il peak day dell'Allegato Modellistico 1

Differenza tra quanto modellizzato nell'Allegato 4 pagina 127 e quanto utilizzato come input del allegato modellistico 1, Tabella 7									
OR TYPE	RWY/ID	Area	Allegato 4 pagina 127		Differenza Tab. 3 del Input		Tab. 3-Scenario Intermedio di Pico		Movimenti Totali
			Previsione	Totale a pista	Area	Previsione	Totale a pista	Area	
D	31L	18,49	19,48	19,48	21,48	21,48	42,37	42,37	
A	35L	355,94	231,25	212,54	-21,11	-21,11	439,75	117,05	
D	35R	247,78	191,28	278,43	87,15	87,15	278,43	278,43	
A	35R	358	391,31	278,43	-112,88	-112,88	278,43	278,43	
Decolli		441,14	231,00	231,00	-210,14	-210,14	441,14	441,14	
Atterraggi		441,14	231,00	231,00	-210,14	-210,14	441,14	441,14	
Movimenti Totali		441,14	231,00	231,00	-420,28	-420,28	441,14	441,14	

Considerazioni:

Questa differenza comporta una sovrastima degli atterraggi sulla 35R
Questa differenza comporta una sovrastima degli atterraggi sulla 35L
Questa differenza comporta una sovrastima dei decolli dalla 35L

Confronto tra i movimenti previsti per lo scenario futuro nell'Allegato 4 e quanto modellizzato per il peak day nell'Allegato Modellistico 1

OR TYPE	RWY/ID	Area	Allegato 4 pagina 127		Tab. 3-Scenario Nuovo Tre Settimane		Tab. 3-Scenario Nuovo di Pico	
			Previsione	Totale a pista	Area	Previsione	Totale a pista	Area
D	31L	18,49	19,48	19,48	33,41	33,41	33,41	33,41
A	35L	355,94	231,25	212,54	170,45	170,45	170,45	170,45
A	35R	358	391,31	278,43	278,43	278,43	278,43	278,43
D	35R	247,78	191,28	278,43	165,31	165,31	165,31	165,31
A	35R	358	391,31	278,43	278,43	278,43	278,43	278,43
Decolli		441,14	231,00	231,00	231,00	231,00	231,00	231,00
Atterraggi		441,14	231,00	231,00	231,00	231,00	231,00	231,00
Movimenti Totali		441,14	231,00	231,00	231,00	231,00	231,00	231,00

Differenze tra i movimenti previsti per lo scenario futuro nell'Allegato 4 e quanto modellizzato per il peak day nell'Allegato Modellistico 1

Differenza fra quanto ipotizzato nell'Allegato 4 pagina 127 e quanto utilizzato come input dell'allegato modellistico 1 - Tabella 4

OP TYPE	RWY ID	Allegato 4 - Scenario Futuro di Picco	Differenza Tab. 4 dati input	Tab. 4 - Scenario Futuro di Picco	Totale a piazza	Allegato Modellistico 1	Differenza
D	17R	19,50	19,50	19,50	35,90	55,40	35,40
A	35L	145,80	24,12	121,68	14,53	178,33	358,05
D	35R	227,00	246,50	-119,50	22,80	18,18	345,62
A	35N	234,00	140,20	93,80	72,22	155,38	389,58
D	35S	179,40	21,22	158,18	46,95	244,18	500,53
D	35R	183,00	63,70	119,30	5,71	641,33	522,03
Decolli		650,00	1,00	649,00	-5,71	651,00	2,00
Atterraggi		1500,00		1500,00		1500,00	0,00
Movimenti Totali							3744,23

Considerazioni:

Questa differenza comporta una sottostima degli atterraggi sulla 35R
 Questa differenza comporta una sovrastima degli atterraggi sulla 35L
 Questa differenza comporta una sottostima degli atterraggi sulla 35N
 Questa differenza comporta una sottostima dei decolli dalla 35L
 Questa differenza comporta una sovrastima dei decolli dalla 35R
 Questa differenza comporta una sottostima dei decolli dalla 35N

Ripartizione percentuale dei decolli fra Piemonte e Lombardia previsti nell'Allegato 4 e nella Tabella 4 dell'Allegato Modellistico 1

Confronto decolli tra Allegato 4 pagina 127 e quanto utilizzato come input dell'allegato modellistico 1 - Tabella 4 - Scenario Futuro di Picco

OP TYPE	RWY ID	Allegato 4 - Scenario Futuro di Picco	Differenza
D	17R	19,50	19,50
D	35L	145,80	121,68
D	35R	227,00	121,68
D	35N	234,00	93,80
D	35S	179,40	158,18
Decolli Totali		650,00	649,00
Atterraggi Totali		1500,00	1500,00
Movimenti Totali		2150,00	2149,00

E' evidente che sia nelle previsioni, ma anche nei dati modellizzati, le percentuali di decollo sono nettamente maggiori verso il Piemonte.

CATEGORIE DI AEROMOBILI

Confronto tra le Categorie di aeromobili previste da SEA per lo scenario futuro e previste invece nella Tabella 4 dell'Allegato Modellistico 1

Tabella 4 - Scenario Futuro Giorno di Picco

OP TYPE	RWY ID	GROUP ID	OPS DAY	OPS EVE	OPS NIGHT	Totali
D	17R	Totale	2,35	0,00	0,00	2,35
D	17R	NB	2,35	0,00	0,00	2,35
D	17R	R	0,00	0,00	0,00	0,00
D	17R	WB	0,00	0,00	0,00	0,00
A	35L	Totale	117,87	0,00	0,00	117,87
A	35L	NB	65,74	0,00	0,00	65,74
A	35L	R	26,13	0,00	0,00	26,13
A	35L	WB	25,99	0,00	0,00	25,99
D	35L	Totale	177,86	0,00	0,00	177,86
D	35L	NB	83,83	0,00	0,00	83,83
D	35L	R	46,70	0,00	0,00	46,70
D	35L	WB	47,72	0,00	0,00	47,72
A	35N	Totale	194,00	0,00	0,00	194,00
A	35N	NB	138,40	0,00	0,00	138,40
A	35N	R	55,60	0,00	0,00	55,60
A	35N	WB	0,00	0,00	0,00	0,00
D	35N	Totale	155,18	0,00	0,00	155,18
D	35N	NB	99,58	0,00	0,00	99,58
D	35N	R	55,60	0,00	0,00	55,60
D	35N	WB	0,00	0,00	0,00	0,00
A	35R	Totale	255,13	0,00	0,00	255,13
A	35R	NB	141,86	0,00	0,00	141,86
A	35R	R	57,27	0,00	0,00	57,27
A	35R	WB	56,01	0,00	0,00	56,01
D	35R	Totale	223,90	0,00	0,00	223,90
D	35R	NB	152,92	0,00	0,00	152,92
D	35R	R	36,70	0,00	0,00	36,70
D	35R	WB	34,28	0,00	0,00	34,28
Totale movimenti			1294,29			1294,29
Totale Narrow Body			786,29			786,29
Totale Regional			320,00			320,00
Totale Wide Body			188,00			188,00

Totale movimenti	1294,29
Totale Narrow Body	786,29
Totale Regional	320,00
Totale Wide Body	188,00

Previsioni SEA e incongruenze

Tabella 2.5 Previsioni Utilizzo Pista per Categoria di Arrivabili: Servizio Futuro

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totale	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
17R	32,61	4,04	21,44	3,40	54,05	7,44
35L	48,64	0,45	172,67	0,95	221,31	2,00
35R	60,39	-3,04	209,99	-10,86	270,38	25,05
35 New			233,38	-10,58	233,38	46,70

*Non sono presenti equipaggiamenti in questa pista per la categoria widebody.

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totale x pista	
	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli
17R	4,15		34,76		38,91	
35L	32,61	48,64	113,63	172,67	146,23	221,31
35R	60,39	40,21	209,99	142,87	270,38	183,08
35 New			233,38	226,70	233,38	226,70

Differenze tra tabella 2.5 e dati modellistici tab.4

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totale x pista	
	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli
17R	2,40		34,09		36,50	
35L	4,04	-0,45	21,44	-2,54	25,49	-2,98
35R	-3,04	-0,95	-10,86	62,05	-13,91	61,09
35 New			-10,58	-61,32	-10,58	-61,32

Per la pista 17R sono stati modellizzati circa 36 decolli in più.

Per la pista 35L sono stati modellizzati circa 26 arrivi in più e circa 43 partenze in meno.

Per la pista 35R sono stati modellizzati circa 14 arrivi in meno e circa 61 decolli in più.

Per la pista 35 New sono stati modellizzati circa 10 arrivi in meno e circa 61 decolli in meno.

Sostanzialmente le differenze riguardano Regional e Narrow Body.

Tabella 2.3 Distribuzione dei Movimenti per Categoria di Arrivabili: Servizio Futuro

Categoria	Periodo di riferimento		Periodo di riferimento	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
Narrow Body	346	316	31	31
Regional	130	139	21	21
Wide Body	61	01	15	12

Totale movimenti	1300
Totale Narrow Body	794
Totale Regional	320
Totale Wide Body	186

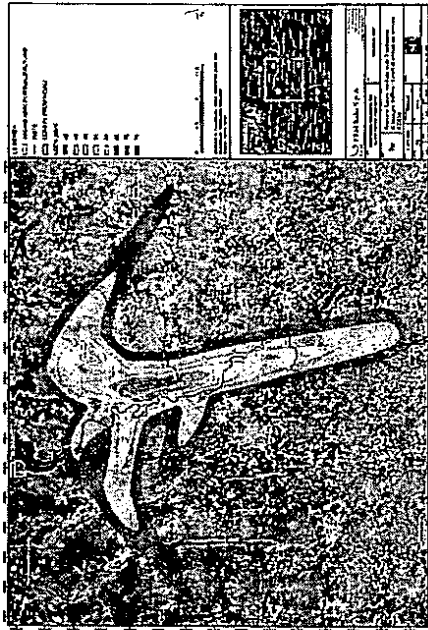
Differenze tra tabella 2.3 e dati modellistici tab.4

Tabella 2.3	Dati modellistici		Differenza
	Totale movimenti	Totale movimenti	
Totale movimenti	1300	1294	-5,71
Totale Narrow Body	794	786,3	-7,71
Totale Regional	320	320	0,00
Totale Wide Body	186	188	2,00

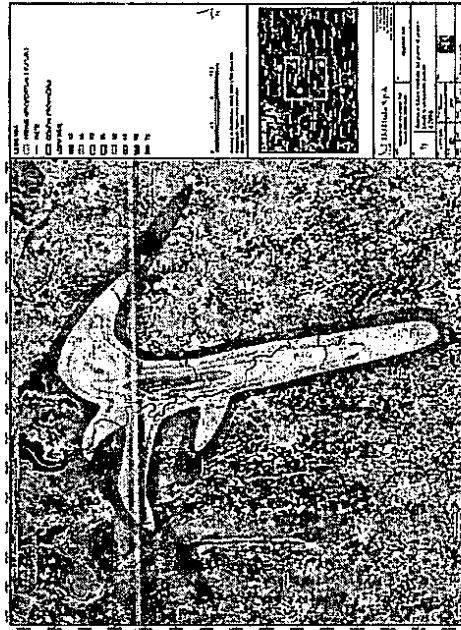
ISOFONICHE

Analisi delle isofoniche da Modello INM Allegato 1 scenario futuro

Scenario futuro mediato sulle 3 settimane di maggior traffico - Lden
Allegato 1 Fig. 5w



Scenario futuro mediato sul giorno di picco - Lden
Allegato 1 Fig. 5y



in questi due scenari i livelli di emissione nelle 3 settimane di maggior traffico e nella giornata di picco sono evidentemente uguali.

Infatti, lo scenario mediato sulle 3 settimane di maggiore traffico è stato modellizzato considerando 1300 movimenti/giorno previsti per peak day e non 1104 movimenti/giorno previsti per composite day (giorno medio nelle tre settimane più trafficate).

Ciò denota un'estrema superficialità nel valutare quanto modellizzato, rilevabile anche solo con un banale confronto visivo e verifica delle isofoniche.

Rispetto a quanto previsto da SEA per lo scenario di picco (peak day) sono stati inoltre modellizzati dati differenti, come già prima evidenziato:

-per la pista 17R sono stati modellizzati 36 decolli in più.

-per la pista 36L sono stati modellizzati 26 arrivi in più e 43 decolli in meno.

-per la pista 35R sono stati modellizzati 14 arrivi in meno e 61 decolli in più.

-per la pista 35 New sono stati modellizzati 10 arrivi in meno e 61 decolli in meno.

Le differenze riguardano sostanzialmente Regional e Narrow Body.

È evidente che i dati utilizzati nel modello sono finalizzati a minimizzare in modo fuorviante l'impatto sul Piemonte.

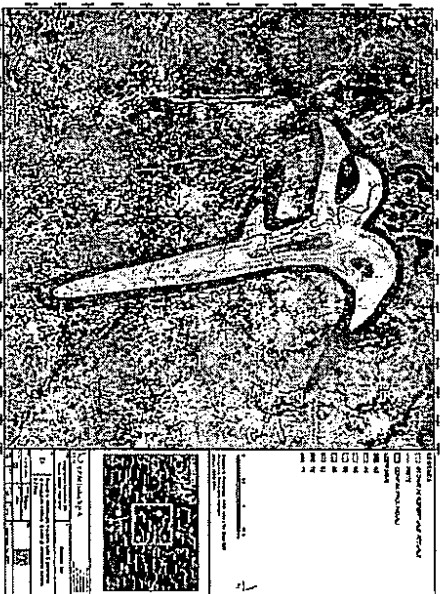
A nostro parere troviamo difficile credere che ciò sia dovuto a un errore (le quantità totali dei movimenti sostanzialmente coincidono) ma pensiamo si tratti piuttosto di un risultato voluto.



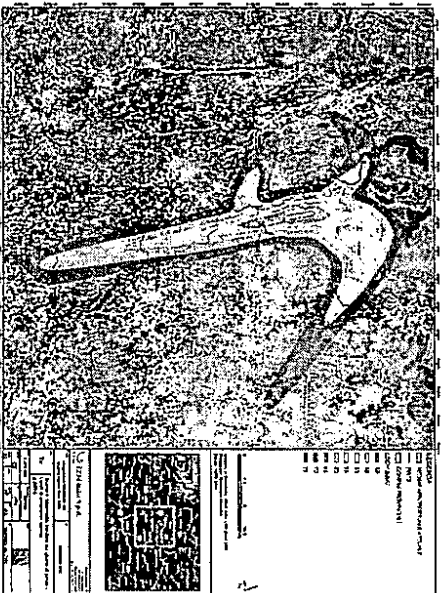
Analisi delle isofoniche da modello INM Allegato 1 scenario intermedio

Scenario intermedio mediato sulle 3 settimane di maggiore traffico - Lden

Allegato 1 Fig. 55



Scenario intermedio mediato sul giorno di picco - Lden
Allegato 1 Fig. 54



18

Anche nelle isofoniche dello scenario intermedio sono evidenti le incongruenze tra le isofoniche dello scenario mediato sulle tre settimane e quello mediato sul giorno di picco.

Lo scenario intermedio mediato sulle 3 settimane di maggiore traffico è stato modellizzato considerando 886 movimenti/giorno per peak day e non 741 movimenti/giorno per composite day (giorno medio nelle tre settimane più trafficate).

Lo scenario mediato sul giorno di picco toglie, inespugnabilmente, dalla pista 35L circa 64 decolli mentre ne aggiunge 44 alla pista 35R rispetto alle previsioni. Inoltre toglie circa 22 atterraggi dalla pista 35R e li aggiunge alla 35L.

E' evidente che i dati utilizzati nella modellizzazione per lo scenario mediato del giorno di picco sono finalizzati a minimizzare in modo fuorviante l'impatto a ovest (Piemonte) e ad aumentare conseguentemente l'impatto a est (Lombardia).

Troviamo difficile imputare ciò a un mero errore, ma pensiamo ancora una volta che si tratti piuttosto di un risultato voluto.

Si ritiene che sia finalizzato a dimostrare che, a saturazione dell'attuale struttura aeroportuale, l'impatto del rumore verso est (Lombardia) sarà molto superiore rispetto a quello verso ovest (Piemonte), inducendo in questo modo a pensare che l'inevitabile risoluzione del problema debba passare necessariamente per la costruzione della terza pista, in modo da distribuire il carico verso ovest.

Le modellizzazioni non corrette, oltre a non dare una rappresentazione veritiera dei futuri impatti acustici, rendono non inattendibili tutte le valutazioni fatte da SEA sulle zonizzazioni acustiche. In particolare sono sottostimati i superamenti dello scenario futuro sul Piemonte, per altro già notevoli anche con i minor decolli utilizzati.

19

Ulteriori carenze e omissioni sul tema rumore

Tabella 6.1 Identificazione Recettori Sensibili e Stimmi Popolazione sottesa all'isofonica Lwp=45 dBA per il Peripatio Diurno

Scenario	Popolazione Stimata	Recettori sensibili identificati	Area [km ²]
Scenario Intermedio	Composite day	19 scuole 2 ospedali 2 case di riposo	439,5
	Peak day	14 scuole 2 ospedali 2 case di riposo	373
Scenario Futuro	Composite day	30 scuole 3 ospedali 2 case di riposo	555,7
	Peak day	2 case di riposo 30 scuole 2 ospedali 2 case di riposo	555,9

Sulla base delle modellizzazioni errate fatte, appare evidente come i dati riportati in questa Tabella siano incongruenti:

Scenario intermedio

Non è possibile che l'area del Composite day sia superiore a quella del Peak day, conseguentemente sono inesatte le stime sui recettori.

Scenario futuro

Non è possibile che sia la popolazione sia le aree coincidano per i due scenari, conseguentemente sono inesatte le stime sui recettori.

Non sono state stimate né le aree, né le popolazioni, né i recettori per le isofoniche 50-55-60 per il periodo diurno.

Tabella 6.2 Identificazione Recettori Sensibili e Stimmi Popolazione sottesa all'isofonica Lwp=10 dBA per il Peripatio Notturno

Scenario	Popolazione esposta ⁽¹⁾	Recettori sensibili identificati	Area [km ²]
Scenario Intermedio	Composite day	n.a.	247
	Peak day	n.a.	306
Scenario Futuro	Composite day	n.a.	381
	Peak day	n.a.	358

Note:
1) Stimmi della popolazione sulla base di elaborazioni dati ISTAT 2001 relativi alle sezioni censuarie dei comuni dell'intero aeroportuale e confronto con isofoniche LEQ

Sulla base delle modellizzazioni errate fatte, appare evidente come i dati riportati in questa Tabella siano incongruenti.

Non sono state stimate né le aree, né le popolazioni, né i recettori per le isofoniche 45-50-55-60 per il periodo notturno.

Tabella 7.1 Stimmi Popolazione Zona A, B, C

Scenario	Zonizzazione aeroportuale	LVA	Estensione zona LVA [km ²]	Popolazione esposta ⁽¹⁾
Scenario Aute operanti	Zona A	60-65	14,6	1722
	Zona B	65-75	8,7	427
	Zona C	>75	1,6	0
	Totale		24,9	2149
Scenario intermedio	Zona A	60-65	16,8	1171
	Zona B	65-75	11,4	1201
	Zona C	>75	2,5	0
	Totale		30,7	2375
Scenario Futuro	Zona A	60-65	26,7	5850
	Zona B	65-75	18,1	1417
	Zona C	>75	3,7	0
	Totale		48,5	7267

Note:
1) Stimmi della popolazione sulla base di elaborazioni dati ISTAT 2001 relativi alle sezioni censuarie dei comuni dell'intero aeroportuale e confronto con isofoniche LVA

Rileviamo che è corretto sommare la popolazione esposta mentre NON è corretto sommare l'estensione della zona.

RECETTORI

Tabella 3.3

Confronto Lva presso le Stazioni di Monitoraggio. Scenario Composite Day

Comune	Denominazione		Stazioni di Misura dB(A)	Variazione ENM - Misura
	Stazione	INNI dB(A)		
Arago Seprio	Moro	57,7	57,5	0,2
Arago Seprio	Cinifero	59,9	63,5	-4,6
Castelle Sempione	Cinifero	55,8	58	-2,2
Castelle Sempione	Monte Rosa	62,4	63,3	-0,9
Fermo	Mocaccio	61,9	64,5	-2,7
Fermo	Plave	58,6	61,6	-3,0
Leone Pozzolo	Cinifero	62,5	61,6	0,9
Leone Pozzolo	S. Svitina	61,5	61,3	0,2
Sannave	Brodolun	53,3	53,1	-1,5
Sesto Calende	Matevoli	51,1	51,6	-0,5
Sonoma Lombardo	Rodari	59,5	59,6	-0,2
Sonoma Lombardo	Du Vardi	53,1	53,9	-3,8
Sonoma Lombardo	Magazzino	59,3	61,9	-2,6
Sonoma Lombardo	Casa Nuova	64,1	64,3	-0,2
Sonoma Lombardo	Corteza	51,0	53,6	-2,6
Sonoma Lombardo	Maddalena	56,3	59,2	-2,9
Sonoma Lombardo	Ca Bagnetto	60,0	60,4	-0,4

Conte risulta evidente dall'esame delle Tabelle precedenti esiste un buon accordo tra i Livelli di Valutazione del Rumore Adottati (LVA) misurati presso le stazioni di monitoraggio nel 2004 ed i risultati delle elaborazioni numeriche eseguite tramite il codice INM, anche se mediamente il modello sottostima leggermente i valori.

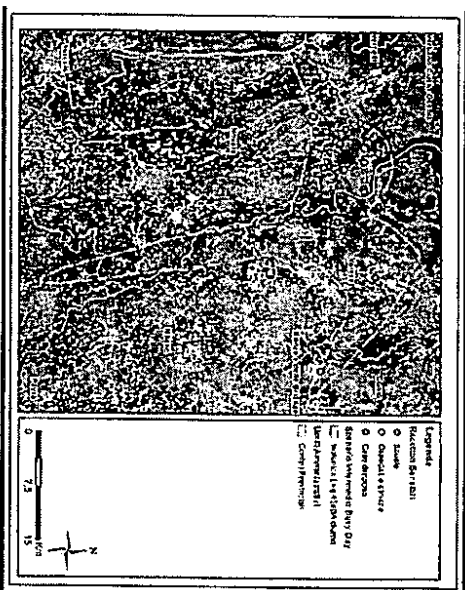
E' stato elaborato lo scenario ante operam Composite day del 2007, come premesso da SEA, o quello del 2004 come compare indicato sotto questa Tabella?

Per quanto riguarda l'asserzione che "il modello sottostima leggermente i valori", si fa presente che 3 db(A) significano il raddoppio della pressione acustica.

Nell'Allegato 1 - Rumore alla pagina 28 SEA riporta la distribuzione dei recettori sensibili riferiti allo Scenario Intermedio, con l'affermazione che questo scenario intercetta un maggior numero di recettori sensibili.

La successiva Figura 6.1 riporta inoltre la distribuzione spaziale dei recettori residuanti riportati in tabella, per lo Scenario intermedio mediato sulle tre settimane di maggior traffico, caratterizzato da un maggior numero di recettori sensibili intercettati.

Figura 6.1 Localizzazione Recettori Sensibili



Quanto affermato non è vero, perché lo scenario mediato sulle tre settimane rappresentato nella Fig. 6.1, come già evidenziato nelle pagine precedenti, è stato modellizzato utilizzando 886 movimenti al posto dei 741 previsti. E' del tutto evidente, infatti, che per definizione l'impatto maggiore si ha negli scenari di picco rispetto a quelli mediati sulle tre settimane.

Altrettanto evidente è che l'impatto maggiore si ha con lo scenario futuro mediato nel giorno di picco, come si vede nella seguente figura 5y.

CONCLUSIONI

I nuovi "CHIARIMENTI" forniti da SEA con la "DOCUMENTAZIONE NOVEMBRE 2012" nulla modificano all'impostazione e alle dimensioni progettuali. Anzi queste nuove integrazioni volontarie utilizzate da SEA non solo non vanno a completare le informazioni contenute nel SIA del 2011 e nelle *Integrazioni volontarie* del 2012, ma dimostrano la continua rincorsa del proponente a correggere informazioni omesse, sbagliate, imprecise, approssimative e a volte palesemente false.

Si segnala che questo modo di procedere genera un quadro sempre più confuso, è poco serio e molto scorretto nei confronti del territorio e dello stesso significato di Valutazione di Impatto Ambientale.

Essendo questo progetto, per stessa ammissione del proponente, carente e impreciso e tale da necessitare periodiche integrazioni, sarebbe auspicabile un ritiro formale del progetto stesso.

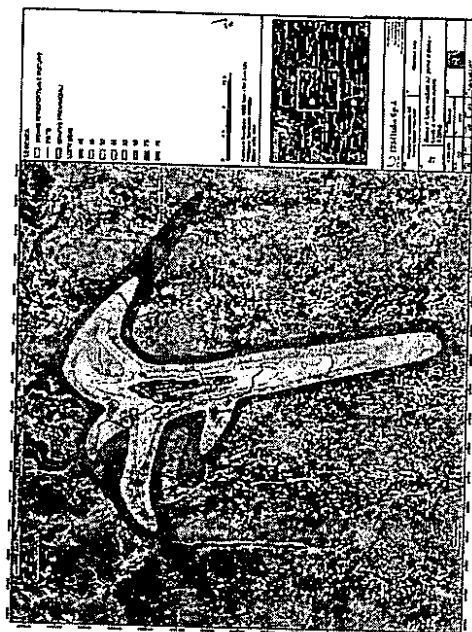
Per quanto sopra riconfermiamo integralmente le conclusioni delle nostre Osservazioni presentate negli anni 2011 e 2012.

Premesso che:

il Master Plan della SEA, società che gestisce lo scalo aeroportuale di Malpensa e Linate, prevede la realizzazione di una terza pista, di una serie di capannoni per la logistica, il commerciale e il direzionale per una superficie di 200.000 metri quadri, nonché di alberghi e di altre strutture in previsione di una espansione del traffico aereo previsto da SEA a circa 50 milioni di passeggeri nel 2030, obiettivo di traffico enormemente sovrastimato come abbiamo dimostrato; per i fini di cui sopra, è prevista l'acquisizione di aree per complessivi 437 ettari; la realizzazione della terza pista comporterà la cancellazione fisica di alcune aree urbanizzate e di notevole pregio storico-naturalistico-ambientale. Trattasi, nello specifico, della frazione Tornavento di Lonate Pozzolo (composta da 500 persone); di 330 ettari di brughiera lombarda (la più grande di tutto il sud Europa) in pieno parco della Valle del Ticino che, insieme al vicino parco piemontese, è stato dichiarato nel 2002 dall'Unesco "riserva della biosfera e patrimonio dell'Umanità (MAB Man and Biosphere)"; di Via Gaggio, una pista ciclopedonale che costituisce un museo all'aperto grazie alla presenza, lungo i 3 chilometri di lunghezza, di manufatti risalenti al 1800 della storia contadina di Lonate Pozzolo, e di manufatti relativi alla seconda guerra mondiale.

Visto che:

I dati e le descrizioni elencati nelle nostre Osservazioni di Luglio 2011 e Luglio 2012, integrate dalle attuali dimostrano che:



In questo scenario i recettori impattati sono chiaramente molti di più rispetto a quelli indicati da SEA nella Fig. 6.1.

Nella stessa Fig. 6.1 utilizzata come localizzazione dei recettori sensibili già ne mancano molti. Considerando l'isofonica di 45 dBA dello scenario futuro di picco, che è molto più ampia di quella utilizzata, i recettori interessati sono ovviamente molti di più.

Per il Piemonte sono interessati dal Comune di Bellinzago a Sud fino al Comune di Castelletto Ticino e Dormelletto a Nord e a Ovest ben oltre Borgomanero, quindi una serie di centri abitati popolosi forniti di scuole, case di riposo e altro, da SEA per lo più ignorati. Sarebbe stato sufficiente eseguire una semplice ricerca su Google Maps per avere l'evidenza di quante scuole e case di riposo sono presenti sul territorio e la loro localizzazione.

Considerando la sommarietà e scorrettezza e la strumentalizzazione dei nuovi "Chiarimenti" adottati da SEA per quanto concerne la tematica del rumore, non si ritiene di addentrarci nei dettagli di quello che SEA "chiarisce" sugli altri temi sui quali, come del resto su questo, ci siamo già ampiamente espressi con le Osservazioni 2011 al SIA e le Osservazioni 2012 alle *Integrazioni* e che riconfermiamo integralmente.

- 1) in questo territorio, l'inquinamento atmosferico raggiunge valori che superano di parecchie volte i limiti previsti dalle normative per la protezione della salute umana e dell'ecosistema;
- 2) tali valori non sono compatibili con la salute umana;
- 3) il territorio presenta caratteristiche uniche, essendo collocato nella conca padana, che influenzano le capacità dispersive degli inquinanti e favoriscono il loro accumulo;
- 4) la quantità di molti inquinanti generati da Malpensa incide fortemente sulla totalità delle emissioni della zona;
- 5) esiste una correlazione tra la quantità di emissioni generate da Malpensa e gli elevati valori delle sostanze inquinanti registrati nel territorio;
- 6) i rilevamenti effettuati dal Parco del Ticino dal 2000 al 2010, comprendenti anche aree SIC e ZPS, hanno riscontrato che la pressione esercitata dall'inquinamento è causa di un grave danno biologico a molte specie di vegetali, con conseguente alterazione di interi ecosistemi non riproducibili artificialmente in altre aree;
- 7) la Sentenza N° 11 169 del 25 settembre 2008 del Tribunale civile di Milano relativa alla causa Quintavalle/SEA e Ministero dei Trasporti ha accertato, previa perizia del CTU, che l'inquinamento del suolo da IPA generati dai gas di scarico degli aeromobili, in quell'area presenta valori superiori di 4-5 volte quelli rilevati al casello autostradale di Milano sud e il giudizio è stato confermato dalla sentenza della Corte d'Appello di Milano n.2157/12;
- 8) il Corpo Forestale dello Stato della provincia di Varese, a seguito di un sopralluogo richiesto dal Ministero dell'Ambiente ed effettuato nel 2010 nella stessa area Quintavalle, ha riscontrato una alta presenza di piante di alto fusto secche, cadute al suolo, e altri numerosissimi esemplari di pino silvestre e farnìa con diverso grado di deperimento della chioma. Inoltre, è stata riscontrata la totale assenza di avifauna, che si osservava negli anni ottanta e novanta;
- 9) i monitoraggi commissionati dal Comune di Casorate Sempione, eseguiti su specifiche molecole generate dai carburanti usati dagli aerei, hanno confermato che l'aria attorno a Malpensa è fortemente impregnata da inquinanti nocivi per la salute umana, quali gli IPA, classificati probabili cancerogeni e geno tossici, i cui valori riscontrati superano (natafane) i limiti di legge;

- 10) l'indagine epidemiologica dell'ASL della Provincia di Varese, ha riscontrato nell'area un quadro preoccupante, perché si registra dal 1997 al 2009, un aumento della mortalità per malattie respiratorie del 54,1% rispetto al 10,7% dei restanti Comuni della stessa ASL;
- 11) a fronte di tale situazione, è necessario un intervento istituzionale immediato e urgente, non più procrastinabile in tempi indefiniti, volto ad adottare misure per la riduzione delle emissioni e delle fonti emissive, a livelli tollerabili per la protezione della salute umana, e della vegetazione, secondo quanto stabilito dalle normative vigenti Nazionali e Comunitarie;
- 12) non è variata l'entità delle opere previste nel Master Plan, pertanto le valutazioni fatte anche nelle Osservazioni del luglio 2011 e luglio 2012 permangono totalmente rispetto agli Impatti.

Chiediamo:
che siano attuate completamente le misure previste dal DPCM 13 dicembre 1999 (Decreto D'Alema);

che sia rispettato e confermato il limite massimo attuale di 21.300.000 passeggeri contenuto nel Decreto D'Alema del 13 dicembre 1999;

che sia applicato il divieto ai voli notturni;

che venga effettuata una VAS della situazione attuale, contenente una VIC-Valutazione d'incidenza e una VIS-Valutazione d'incidenza Sanitaria sull'area interregionale interessata, comprendendo tutti gli effetti delle infrastrutture esterne, con approfondite indagini ambientali ed epidemiologiche, ivi comprese le analisi sulle vocazioni dei territori (industriale, turistica, residenziale, paesaggistica, aree SIC e ZPS ecc.), al fine di predisporre un programma di risanamento per la zona, che ricordiamo essere interregionale;

che gli auspici miglioramenti tecnologici futuri siano utilizzati per dare piena applicazione alle norme esistenti e per ricondurre le criticità causate dalle attività dell'aeroporto entro limiti compatibili con la salute dei Cittadini e dell'Ambiente, piuttosto che essere utilizzati per giustificare un'espansione, a parere di molti e anche nostro, non giustificata;

che sia applicato il *Principio di precauzione*:

"Quando un'attività ponga rischi di danni per la salute dell'uomo o per l'ambiente, debbono essere adottate le opportune misure precauzionali, anche se non vi siano conclusioni scientifiche certe in ordine a talune relazioni causa-effetto". [Wingspread Statement on the precautionary principle - 1999 da OMS]

Poiché non esistono integrazioni o chiarimenti che possano trasformare un progetto non sostenibile dal punto di vista ambientale in un progetto sostenibile se non cambiano i presupposti e le dimensioni del progetto stesso, sulla base delle Osservazioni del COVEST al Master Plan di Malpensa presentate nel luglio 2011, nel luglio 2012 e integrate dal presente documento

CONFERMIAMO LA NOSTRA RICHIESTA

al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di esprimere parere ambientale negativo sullo Studio di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa sulle Integrazioni Volontarie e successivi Chiarimenti di SEA;

e di mettere in atto una procedura di VAS ministeriale di risanamento, che definisca le azioni atte a risanare le aree, riportando i valori di tutti gli inquinanti al di sotto delle soglie ammesse per la protezione della salute.

Per l'Associazione C.OVEST Onlus
Comitato Ovest Ticino contro i disagi causati dall'aeroporto di Malpensa 2000
Elena Strohmeier e Franco Daglio