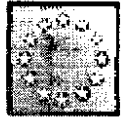


Comune di Pombia

Regione Piemonte

Provincia di Novara



Prot. n. 874

Pombia, 15/02/2013

Spett.le



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

E.prot DVA – 2013 – 0004489 del 20/02/2013

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

e-mail: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

REGIONE PIEMONTE

Direzione Trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica

Settore Reti Ferroviarie ed impianti fissi – 12.02

Via Belfiore, 23

10125 TORINO

E p.c.

PROVINCIA di NOVARA – Settore Ambiente

Piazza Matteotti

28100 NOVARA

Att.ne Dott. Iorio Luigi

e-mail: f.macchetti@provincia.novara.it

COVEST Onlus

Via Simonetta, 3

28040 VARALLO POMBIA

e-mail: covestonlus@gmail.com



OGGETTO: Studio di impatto ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto di Malpensa – osservazioni ai chiarimenti Novembre 2012.

In allegato alla presente si trasmette la seguente documentazione relativa alle osservazioni di cui in oggetto:

- copia deliberazione della Giunta Comunale n.013 del 14/02/2013;
- osservazioni a firma di Covest Onlus, documento approvato e facente parte integrante della deliberazione del G.C. n.013/2013;

La presente documentazione costituisce formale presentazione di osservazione ai chiarimenti Novembre 2012 allo studio di impatto ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto di Malpensa in oggetto.

Distinti saluti,



IL SINDACO
GRAZIOLI Giovanni



N. **013** Reg.

ORIGINALE

COMUNE di POMBIA
(Provincia di Novara)

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DEL NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE DELL'AEROPORTO DI MALPENSA – OSSERVAZIONI AI CHIARIMENTI NOVEMBRE 2012.

L'anno duemilaTREDICI addì **14** del mese di **FEBBRAIO** alle ore **18.00** nella sede comunale in seguito a convocazione disposta dal Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei Sigg:

N°	COGNOME E NOME	Carica	Presenti	Assenti
1	GRAZIOLI Giovanni	Sindaco	__X__	_____
2	FORTINA Loris	Vice Sindaco	__X__	_____
3	PILONE Alberto	Assessore	__X__	_____
4	PERA Gian Paolo	Assessore	__X__	_____

Assume la presidenza il Sig. GRAZIOLI Giovanni nella sua qualità di Sindaco con l'assistenza del Segretario Comunale Sig. FORNARA Dr. Giorgio

Previa le formalità di legge e constatata la legalità della seduta, la Giunta Comunale passa alla trattazione dell'oggetto sopraindicato.

OGGETTO: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DEL NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE DELL'AEROPORTO DI MALPENSA - OSSERVAZIONI AI CHIARIMENTI NOVEMBRE 2012.

LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO che:

- nell'anno 2011 è stata attivata la procedura di VIA (Valutazione Impatto Ambientale) del nuovo Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto di Malpensa con la pubblicazione sulla stampa del piano SEA corredato dallo Studio d'Impatto Ambientale;
- il Comune di Penubia, interessato dallo studio perché collocato territorialmente in un'area coinvolta dagli effetti dell'attività dell'aeroporto di Malpensa, con delibera di C.C. n. 25 del 18/07/2011 e con delibera di C.C. n. 24 del 26/07/2012, ha fatto proprie le osservazioni formulate dal COVEST e dalla Provincia di Novara, rispettivamente sul SIA del nuovo Master Plan di Malpensa e sulle Integrazioni Volontarie di SEA, con le quali si esprimeva parere ambientale negativo a causa del grande impatto ambientale sui territori già sottoposti al carico dell'attuale struttura aeroportuale;

VISTO che il 18/12/2012 sono stati pubblicati altri chiarimenti di SEA al Master Plan di Malpensa e che la nuova documentazione denominata "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 osservazioni;

DATO ATTO che i "chiarimenti di SEA", pur fornendo per la seconda volta un volume integrativo di dati ed elaborazioni quantitativamente rilevanti, dal punto di vista qualitativo, nei risultati proposti sui temi affrontati continuano a essere carenti e contraddittori ed anche strumentalmente fuorvianti;

ESAMINATO e ritenuto inopportuno di accoglimento il documento del Covest Onlus che ha formulato nuove osservazioni riferite alla documentazione di SEA denominata "Chiarimenti - Documentazione Novembre 2012";

DATO ATTO che dalle osservazioni in questione si conferma che il progetto Master Plan, negli interventi previsti, non è sostenibile dal punto di vista ambientale. Ciò anche in considerazione degli impatti che già adesso la struttura aeroportuale ha su un vasto territorio circostante;

VISTO il parere favorevole preventivo del Responsabile del Servizio ai sensi dell'art.49 del D.Lgs. 267/2000;

CON votazione palese favorevole espressa nei modi di legge;

DELIBERA

1. Di approvare il documento Osservazioni e Pareri - Febbraio 2013 del C.OVEST inerente la valutazione di compatibilità ambientale del Nuovo Master Plan Aeroportuale delle integrazioni volontarie e dei successivi chiarimenti, che si allega al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale;

C.OVEST

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

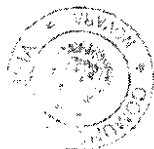
OSSERVAZIONI E PARERI

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.wordpress.com
covestonlus@gmail.com

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 costituiscono le argomentazioni di opposizione già espresse con le nostre Osservazioni del 2011 e 2012, che 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.

QUANTITA' MOVIMENTI

Analizziamo di seguito le quantità di movimenti previsti da SEA nel Documento denominato "Charinment" - "Documentazione Novembre 2012", confrontandoli con i dati di input dell'Allegato modellistico, utilizzati nelle modellizzazioni INM dello stesso documento.

Esigenziamo le incongruenze, gli errori e l'utilizzo a nostro parere strumentale dei dati.

L'integrazione delle carenze finora riscontrate nella documentazione fornita da SEA nelle varie fasi, anche qualora fosse, come dovrebbe, completata con analisi credibili, esaustive 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.

Allegato 4 pagina 127 Percentuali di movimenti per pista previste

Testata Pista	Scenario Intermedio		Scenario Futuro	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
17L	-	2,2%	-	1,5%
35L	17,6%	26,1%	11,2%	17,0%
35R	32,4%	21,6%	-	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 conformità 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

Categoria	Periodo biennio			Periodo poliennale		
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
Narrow Body	236	234	35	4		
Regional	97	95	14	14		
Wide Body	53	55	8	6		

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

Categoria	Periodo biennio			Periodo poliennale		
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
Narrow Body	316	346	51	31		
Regional	149	139	21	21		
Wide Body	51	51	12	12		

Totale movimenti	1300
Totale Narrow Body	794
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
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze	
17L		3,46%			4,97%
17R		52,39%	35,11%	35,11%	52,39%
35L	35,11%		43,25%	43,25%	
35R	34,96%				41,23%

*Non sono previste decollate/atterraggi su questa pista per le categorie Regional e Narrow Body

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totale a pista	
	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli
17L		7,81	16,45		16,40	
17R	22,12	32,94	135,41	139,64	155,54	231,60
35L	60,88	27,25	246,58	184,33	287,48	231,60

scenario futuro

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

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Partenze
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze	
17L		3,46%			2,65%
17R		52,39%	20,40%	20,40%	31,00%
35L	35,06%		43,24%	43,24%	25,62%
35R	34,94%				40,70%
35New					41,90%

*Non sono previste decollate/atterraggi su questa pista per le categorie Regional e Narrow Body

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totale a pista	
	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli
17L		4,15				
17R	32,61	44,14	113,63	142,87	146,23	183,1
35L	60,35	49,21	206,59	142,87	230,36	193,08
35 New			233,38	216,70	233,38	216,70

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

Elaborazione Tabella 7-1 Allegato 4 pagina 127

Scenario Intermedio										
OP TYPE	RWY ID	RWY	Scenario Intermedio			Scenario Futuro			Partenza	Quantità
			ArNm	Quantità	%	ArNm	Quantità	%		
D	35L	35L	17,6	15,92	11,2	15,92	11,2	15,92	15,92	
A	35L	35L	31,6	28,64	20,4	28,64	20,4	28,64	28,64	
D	35R	35R	17,6	15,92	11,2	15,92	11,2	15,92	15,92	
A	35R	35R	31,6	28,64	20,4	28,64	20,4	28,64	28,64	
Totale										
			44,8	40,12	28,8	40,12	28,8	40,12	40,12	

NR. di eventi corrispondenti al movimento/giorno per peak day

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 dei 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 dei 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**

Elaborazione Tabella 7-1 Allegato 4 pagina 127

Scenario Intermedio										
OP TYPE	RWY ID	RWY	Scenario Intermedio			Scenario Futuro			Partenza	Quantità
			ArNm	Quantità	%	ArNm	Quantità	%		
D	35L	35L	17,6	15,92	11,2	15,92	11,2	15,92	15,92	
A	35L	35L	31,6	28,64	20,4	28,64	20,4	28,64	28,64	
D	35R	35R	17,6	15,92	11,2	15,92	11,2	15,92	15,92	
A	35R	35R	31,6	28,64	20,4	28,64	20,4	28,64	28,64	
Totale										
			44,8	40,12	28,8	40,12	28,8	40,12	40,12	

NR. di eventi corrispondenti al movimento/giorno per peak day

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

Confronto scenario intermedio

OP TYPE	RWY ID	RWY	Allegato 4 pagina 127			Tab. 1 Scenario Intermedio Tre Settimane			Tab. 3 Scenario Intermedio di Pico		
			ArNm	Quantità	%	ArNm	Quantità	%	ArNm	Quantità	%
D	35L	35L	17,6	15,92	11,2	17,6	15,92	11,2	17,6	15,92	11,2
A	35L	35L	31,6	28,64	20,4	31,6	28,64	20,4	31,6	28,64	20,4
D	35R	35R	17,6	15,92	11,2	17,6	15,92	11,2	17,6	15,92	11,2
A	35R	35R	31,6	28,64	20,4	31,6	28,64	20,4	31,6	28,64	20,4
Movimenti Totali											
			44,8	40,12	28,8	44,8	40,12	28,8	44,8	40,12	28,8

Lo scenario intermedio del composite day (Tre Settimane) è stato modellizzato con un totale di 886 movimenti, corrispondenti al peak day (Pico), 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 ipotizzato nell' allegato 4 pagina 127 e quanto utilizzato come input dell' allegato modellistico 1 - Tabella 3

OP TYPE	RWY ID	Allegato 4 pagina 127		Differenza tab 3 dati input		Tab. 3 - Scenario Intermedio di Pico	
		Permanenza	Totale a pista	Permanenza	Totale a pista	Permanenza	Totale a pista
D	17R	19,50	19,50	22,08	22,08	22,08	41,37
A	35L	155,94	311,75	21,41	43,37	177,05	303,91
D	35L						
A	35R	287,04	471,64	22,11	44,16	284,55	500,58
D	35R						
Decolli							
Atterraggi		443,00	402,11	7,00	2,81	411,00	444,95
Movimenti Totali		688,15	693,15		3,85		886,95

Considerazioni:

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

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

Confronto scenario futuro

OP TYPE	RWY ID	Allegato 4 pagina 127		Tab. 2 - Scenario Futuro Tre Settimane		Tab. 4 - Scenario Futuro di Pico	
		Permanenza	Totale a pista	Permanenza	Totale a pista	Permanenza	Totale a pista
D	17R	19,50	19,50	55,48	55,48	55,40	55,40
A	35L	145,64	306,60	170,85	317,22	171,72	330,05
D	35L						
A	35N	234,00	440,20	227,40	348,08	232,80	348,18
D	35N						
A	35L	270,00	493,70	256,75	387,15	256,48	386,18
D	35L						
Decolli							
Atterraggi		688,00	693,00	651,00	690,70	644,70	690,70
Movimenti Totali		1300,00	1300,00		1301,00		1376,20

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

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

OP TYPE	RWY ID	Allegato 4 pagina 127		Differenza tab. 4 dati input		Tab. 4 - Scenario Futuro di Pico	
		Permanenza	Totale a pista	Permanenza	Totale a pista	Permanenza	Totale a pista
D	17R	19,50	19,50	35,96	35,96	35,90	35,90
A	35L	145,60	311,00	30,12	47,57	171,72	318,13
D	35L						
A	35N	234,00	440,00	11,40	22,80	222,60	388,18
D	35N						
A	35R	270,00	493,00	13,93	27,86	256,48	388,18
D	35R						
Decolli							
Atterraggi		650,00	650,00	60,46	98,29	244,18	500,65
Movimenti Totali		1300,00	1300,00	1,00	4,71	643,20	1294,20

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 sovrastima 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 pag 127 e quanto utilizzato come input dell' allegato modellistico 1 - Tabella 4 - Scenario futuro di Pico

OP TYPE	RWY ID	Allegato 4 pagina 127		Tab. 4 - Scenario Futuro di Pico		Differenza Input Decolli
		Permanenza	Totale a pista	Permanenza	Totale a pista	
D	17R	19,5	19,5	19,5	19,5	0,0
A	35L	145,6	311,0	146,3	318,3	7,3
D	35L					
A	35N	234,0	440,0	235,2	448,0	11,2
D	35N					
A	35R	270,0	493,0	270,0	493,0	0,0
Decolli						
Atterraggi		650,0	650,0	690,7	690,7	40,7
Movimenti Totali		1300,0	1300,0	1376,2	1376,2	76,2
				Piemonte		62,08%
				Lombardia		37,92%

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	Totale
D	17R	Totale	2,35	0,00	53,05	55,40
D	17R	NB	2,35	0,00	25,50	27,85
D	17R	R	0,00	0,00	21,00	21,00
D	17R	WB	0,00	0,00	6,55	6,55
A	35L	Totale	117,87	0,00	53,86	171,72
A	35L	NB	65,74	0,00	30,60	96,34
A	35L	R	26,13	0,00	12,60	38,73
A	35L	WB	25,99	0,00	10,66	36,65
D	35L	Totale	177,86	0,00	0,47	178,33
D	35L	NB	83,43	0,00	0,00	83,43
D	35L	R	46,70	0,00	0,00	46,70
D	35L	WB	47,72	0,00	0,47	48,19
A	35N	Totale	194,00	0,00	28,80	222,80
A	35N	NB	138,40	0,00	20,40	158,80
A	35N	R	55,60	0,00	8,40	64,00
A	35N	WB				0,00
D	35N	Totale	155,18	0,00	10,20	165,38
D	35N	NB	99,58	0,00	10,20	109,78
D	35N	R	55,60	0,00	0,00	55,60
D	35N	WB				0,00
A	35R	Totale	255,13	0,00	1,34	256,48
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	1,34	57,35
D	35R	Totale	223,90	0,00	20,28	244,18
D	35R	NB	152,92	0,00	15,30	168,22
D	35R	R	36,70	0,00	0,00	36,70
D	35R	WB	34,28	0,00	4,98	39,26

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

Previsioni SEA e incongruenze

Tabella 3.3 Percentuali Utilizzo Piste per Categoria di Aeromobili, Scenario Futuro

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totale	
	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli
17L	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
17R	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
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

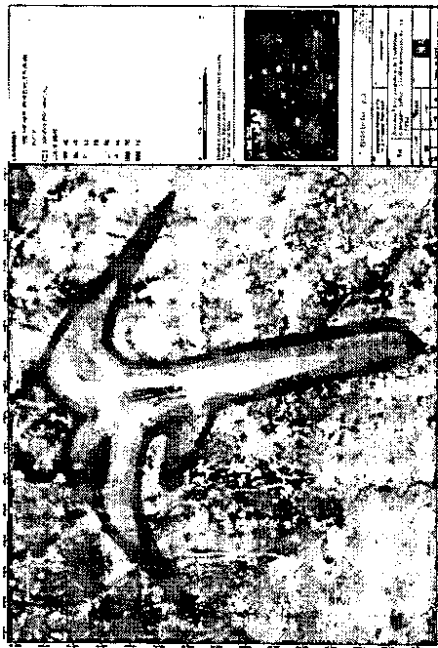
Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totale	
	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli
17L						
17R	4,04	-0,45	21,44	-42,54	25,49	-42,98
35L	-3,04	-0,96	-10,46	62,05	-13,91	61,09
35R			-10,58	-51,32	-10,58	-61,32

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.

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



Tabella 2.3 Distribuzione dei Movimenti per Categoria di Aeromobili, Scenario Futuro

Categorie	Partenza		Arrivo		Totale	
	199	2012	199	2012	199	2012
Narrow Body	136	136	31	31	167	167
Regional	19	19	7	7	26	26
Wide Body	21	21	11	11	32	32

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	
Totale movimenti	1294	Differenza -5,71
Totale Narrow Body	786,3	-7,71
Totale Regional	320	0,00
Totale Wide Body	188	2,00

Analisi delle isofoniche da modello INM Allegato 1 scenario intermedio

Scenario intermedio mediato sulle 3 settimane di maggiore traffico - Lden
Allegato 1 Fig. 5s



Scenario intermedio mediato sul giorno di picco - Lden
Allegato 1 Fig. 5u



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 35L 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.

E' 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.

Ulteriori carenze e omissioni sul tema rumore

Tabella 6.1

Identificazione Recettori Sensibili e Stimoli Popolazione sottesa all'Isosonica
Leq=45 dBA per il Periodo Diurno

Scenario	Popolazione Stimata	Recettori sensibili identificati	Area [km2]
Scenario Intermedio	Composite day	29 scuole 2 ospedali 2 case di riposo	130,5
	Peak day	11 scuole 2 ospedali 2 case di riposo	37,1
Scenario Futuro	Composite day	40 scuole 3 ospedali 2 case di riposo	333,7
	Peak day	30 scuole 3 ospedali 2 case di riposo	355,9

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.

È 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 sottovalutati i superamenti dello scenario futuro sul Piemonte, per altro già notevoli anche con i minor decolli utilizzati.

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 Sensitibili e Stimolo Popolazione sottesa all'Isolafonico
L_{eq}=40 dBA per il Periodo Notturno

Scenario	Popolazione esposta	Recettori sensibili identificati	Area [km ²]
Scenario Compoute day	83.35*	n.a.	247
Scenario Peak day	80.362*	n.a.	260
Scenario Comoute day	132.412	n.a.	351
Scenario Futuro Peak day	113.621	n.a.	366

Note
 * Stimolo della popolazione sulla base di elaborazioni Anis ISTAT 2001 relativi alle attività censuarie dei comuni dell'intero comprensorio e correlate con regionali, 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 Stimolo Popolazione Zona A, B, C

Scenario	Zonizzazione aeroportuale	LVA	Estensione zona LVA [km ²]	Popolazione esposta
Scenario Ante operam	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	1204
	Zona C	>75	2,5	0
	Totale		30,7	2375
Scenario Futuro	Zona A	60-65	26,7	2850
	Zona B	65-75	18,1	1417
	Zona C	>75	3,7	0
	Totale		48,5	7267

Note:
 in stima della popolazione sulla base di elaborazioni dati ISTAT 2001 relativi alle sezioni censuarie dei comuni dell'intero comprensorio e correlate con isofoniche LVA

Rileviamo che è corretto sommare la popolazione esposta mentre NON è corretto sommare l'estensione delle zone.

Tabella 3.3

Confronto LVA presso le Stazioni di Montemaggio, Scenario Composite day

Comune	Denominazione Stazione	INM (dBA)	Stazioni di Misura (dBA)	INM - Misura	Variazione
Afago Seprio	Moro	37,7	37,5	0,2	-1,6
Afago Seprio	Cunifero	39,9	41,5	1,6	-2,2
Casorate Sempione	Cunifero	53,8	38	-15,8	-0,9
Casorate Sempione	Monte Rosa	62,4	63,3	0,9	-2,7
Fermo	Montevico	64,8	64,5	-0,3	-3,0
Fermo	Piare	38,9	91,6	52,7	0,9
Lentate Pozzolo	Cunifero	62,5	61,6	-0,9	0,2
Lentate Pozzolo	S. Savino	64,5	64,5	0,0	-1,6
Sumate	Fredolisi	33,3	35,1	1,8	-0,5
Sesto Calseate	Matech	31,1	31,6	0,5	-0,1
Sonoma Lombardo	Sodavi	39,5	36,9	-2,6	-2,9
Sonoma Lombardo	Da Vico	35,1	36,9	1,8	-0,4
Sonoma Lombardo	Magazzino	59,3	61,9	2,6	-2,6
Sonoma Lombardo	Casa Nuova	64,1	64,3	0,2	-2,6
Sonoma Lombardo	Cortezza	31,0	33,9	2,9	-2,9
Sonoma Lombardo	Mastalena	56,3	59,2	2,9	-0,4
Sonoma Lombardo	Ca Bagaglio	60,0	60,4	0,4	

Come risulta evidente dall'esame delle Tabelle precedenti esiste un buon accordo fra i Livelli di Valutazione del rumore Aeroportuale (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?

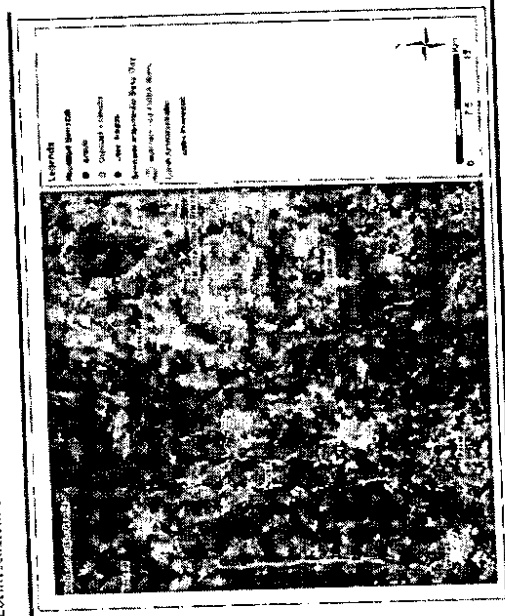
Per quanto riguarda l'asserzione che "il modello sottostima leggermente i valori", si fa presente che 3 db(A) significano il raddoppio della pressione acustica.

RECETTORI

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.

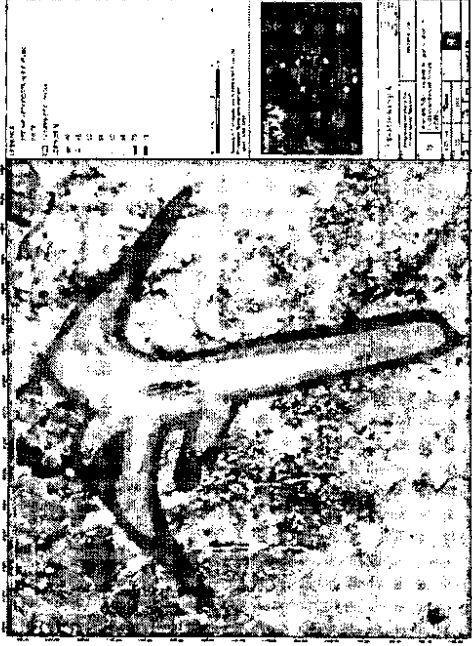
La successiva Figura 6.1 riporta inoltre la distribuzione spaziale dei recettori residenziali riportati in tabella, per lo Scenario intermedio mediato sulle tre settimane di maggior traffico, caratterizzato da un maggior numero di recettori sensibili intercettati.

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.



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 "Chariment" 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 S/A e le Osservazioni 2012 alle Integrazioni e che riconfermiamo integralmente.

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 Liniate, 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 *Mari 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:

- 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, comprendente 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° 11169 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.21571/12;
- 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 fitta presenza di piante di alto fusto secche, cadute al suolo, e altri numerosissimi esemplari di pino silvestre e farnia 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 dal carburante usato 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 (malfatene) i limiti di legge;



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 ai 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

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;



2. di confermare il parere ambientale negativo al suddetto studio di impatto ambientale e sul Master Plan della SEA già espresso con delibere di C.C. n. 25 del 18/07/2011 e n. 24 del 26/07/2012;

3. di esprimere parere ambientale negativo sui Chiarimenti di SEA - Documentazione Novembre 2012;

4. di dare mandato al Sindaco di trasmettere, entro la scadenza dei termini previsti dal Ministero dell'Ambiente per la presentazione dei pareri, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale VIA/VAS - Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma - la presente deliberazione completa delle osservazioni testè approvate;

5. di sottoporre al Consiglio Comunale la presente deliberazione per presa d'atto con apposita deliberazione nei termini di legge;

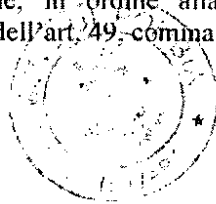
6. di inserire il presente atto nell'elenco da trasmettere ai capigruppo ai sensi dell'art.125 del D.Lgs 18/8/2000 n.267;

7. di dichiarare la presente deliberazione, con votazione separata ed esito favorevole, immediatamente eseguibile ai sensi dell' art. 134 del D.Lgs. 267/2000.



VISTO: Si esprime parere favorevole, in ordine alla regolarità tecnica e contabile del presente provvedimento, ai sensi e per gli effetti dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
(FORNARA Dr. Giorgio)



IL RAGIONIERE COMUNALE
(DEMARCHI Maura)

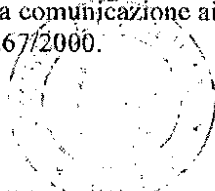
Letto, approvato, sottoscritto

IL SINDACO
(GRAZIOLI Giovanni)

IL SEGRETARIO
(FORNARA Dr. Giorgio)

Si attesta che del presente verbale viene data comunicazione ai capigruppo consiliari contestualmente alla pubblicazione ai sensi art. 125 D.Lvo n.267/2000.

Li 13 2013



IL SEGRETARIO COMUNALE
(FORNARA Dr. Giorgio)

Per l'assunzione dell'impegno di spesa, si attesta la regolare copertura finanziaria, ai sensi dell'art. 49, comma 1, D. Lgs. 267/2000

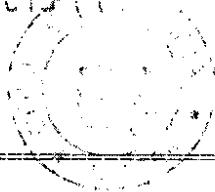
IL RAGIONIERE COMUNALE
(DEMARCHI Maura)

ATTESTATO DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che copia della deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune per 15 giorni consecutivi a partire dal _____ ai sensi dell'art. 124 del D.Lvo n.267/2000.

Li _____

13 2013



IL SEGRETARIO COMUNALE
(FORNARA Dr. Giorgio)

Per copia conforme all'originale, per uso amministrativo

Dalla Sede Municipale, li.....

IL SEGRETARIO COMUNALE

DIVENUTA ESECUTIVA IN DATA _____

IL SEGRETARIO COMUNALE

Perrone Raffaele

Da: COMUNE [ufficioprotocollo@comunedipombia.legalmail.it]
Inviato: venerdì 15 febbraio 2013 12.47
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: trasmissione documentazione
Allegati: lettera trasmissione agli enti.pdf; GC_013.pdf

Si invia quanto in allegato.

Distinti saluti,

UFFICIO SEGRETERIA - COMUNE DI POMBIA (NO)
