



COMUNE DI ARSAGO SEPRIO

Ufficio del Sindaco

21010 Arsago Seprio (VA) - Piazza XXV Aprile, 1
tel. 0331-299.927 fax 0331-299.918
e-mail segreteria@comune.arsagoseprio.va.it

f

*C.C.
R*

Spett. le

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
D.G. VALUTAZIONI AMBIENTALI
VIA CRISTOFORO COLOMBO 44
00147 ROMA

RACCOMANDATA A.R.

Arsago Seprio, li 01/08/2012

Prot. n. 6760



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

E.prot DVA-2012-0019114 del 08/08/2012

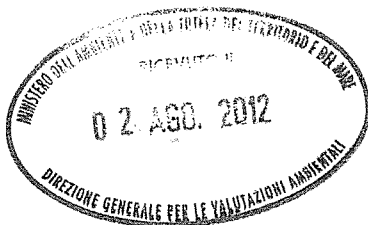
**OGGETTO: OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI ARSAGO SEPRIO RELATIVE ALLO STUDIO DI
IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTER PLAN DI MALPENSA.**

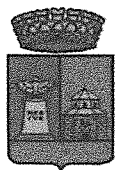
Si inviano le osservazioni relative alle **integrazioni volontarie** al SIA del Master Plan di Malpensa,
allegate alla deliberazione di Giunta Comunale n. 101 del 31/07/2012.

Distinti saluti



IL SINDACO
Prof. Claudio Montagnoli





COMUNE DI ARSAGO SEPRIO

PROV. DI VARESE

N. 101 Reg.

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DEL MASTERPLAN DI MALPENSA ED ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE. APPROVAZIONE.

L'anno 2012 il giorno TRENTUNO del mese di LUGLIO alle ore 19.30 nella sala delle adunanze della Sede Comunale, si è riunita la Giunta Comunale convocata nelle forme di legge. Presiede l'adunanza il Sig. Claudio Montagnoli nella sua qualità di Sindaco e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti signori:

N. progr.	Cognome e nome		Presenti	Assenti
1	MONTAGNOLI CLAUDIO	Sindaco	SI	
2	TERUZZI PIERO	Vicesindaco	SI	
3	VANOSSI ROBERTO	Assessore	SI	
4	ROSSO MARTINO	Assessore	SI	
5	BRUSATI ROBERTO	Assessore	SI	
6	CASTAGNA MARCO	Assessore	SI	
7	COCOLO EUTIMIO	Assessore	SI	

Assiste il Segretario Comunale dott.ssa Torre Assunta.

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta l'adunanza ed invita i presenti alla trattazione dell'argomento indicato in oggetto.

PREMESSO che:

- in data 20/05/2011 era stato pubblicato lo Studio di Impatto Ambientale SIA relativo al Master Plan di Malpensa;
- il Comune di Arsago Seprio, ai sensi di legge, aveva presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le proprie Osservazioni, in forma singola ed associata, in collaborazione con i Comuni del CUV Cardano, Casorate S., Ferno, Golasecca, Samarate, Vizzola T., approvate con Delibera di Consiglio Comunale n. 29 del 14 luglio 2011, richiedendo pertanto al Ministero la formulazione di un parere di compatibilità ambientale negativo per il Master Plan, ovvero l'avvio di una procedura di VAS;
- l'Assemblea Consortile del Parco Ticino con propria deliberazione n. 18 del 11/11/2006 esprimeva valutazioni complessive in merito alle diverse problematiche ambientali, segnalando tutte le criticità emerse e richiedendo al Ministero il rispetto delle norme vigenti;
- agli inizi del mese di giugno del corrente anno SEA ha trasmesso al Comune di Arsago Seprio la documentazione relativa ad Integrazioni Volontarie per la Valutazione d'Impatto Ambientale del Master Plan, dandone pubblicazione ufficiale in data 6 giugno, riaprendo così una fase di Osservazioni al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare da presentare entro 60 giorni;

ESAMINATE suddette integrazioni, le quali non forniscono un apprezzabile grado conoscitivo dei reali impatti provocati dall'attuazione del Master Plan, migliorativo rispetto a quanto già esposto nel SIA, né presentano un quadro delle compensazioni e dei relativi costi;

CONSIDERATO che in data 18 luglio 2012 il Consiglio di Gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino ha deliberato le "Osservazioni Volontarie allo Studio di Impatto Ambientale relativo al Master Plan di Malpensa" alle quali il Comune di Arsago Seprio aveva espresso piena adesione nella seduta illustrativa del 12 luglio e che qui si intendono integralmente richiamate;

VISTE la incongruenze in ambito giuridico, presenti nelle Integrazioni Volontarie, già evidenti nel SIA, richiedenti approfondimenti legali;

DATO pertanto mandato allo Studio Legale Viviani di Milano, piazza San Babila, in collaborazione con i Comuni di Cardano, Casorate S., Ferno, Golasecca, Samarate, Vizzola T., per la redazione di una parere legale da presentare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, quale osservazione a carattere generale;

RIVISTE E CONFERMATE le Osservazioni a descrizione degli impatti sul nostro territorio relativi ad: aria, rumore, salute pubblica, beni culturali e paesaggistici, beni archeologici, SIC "Paludi di Arsago", nonché la necessità di considerare gli impatti cumulativi della diverse matrici ambientali, Osservazioni già approvate con Delibera di Consiglio Comunale n. 29 del 14 luglio 2011 e giudicate valide anche alla luce dei chiarimenti espressi nelle Integrazioni Volontarie, ad eccezione del Capitolo "Nel Sia manca la sezione archeologica" il quale viene modificato, tenendo conto delle novità presenti nelle Integrazioni Volontarie (Allegato 1);

RITENUTO inoltre opportuno presentare quattro nuove osservazioni , espressamente riferite ad aspetti presentati nella Integrazioni Volontarie, ovvero:

- a) Allegato 2. La Rappresentanza dei territori coinvolti (Osservazione relativa alla pagina 2 di Approfondimenti Ambientali);
- b) Allegato 3. La modificazione dell'impronta acustica (Osservazione relativa alle pagine 115 e 116 e alla Figura 6.5-2 della Relazione Introduttiva);
- c) Allegato 4. Attuazione delle disposizioni del DPCM 13 dicembre 1999, Verifica per aspetti concernenti la situazione di Arsago/complessiva (Osservazione a quanto dichiarato da SEA, pagine 22 – 28 della Relazione Introduttiva);
- d) Allegato 5. Configurazione di utilizzo piste (Osservazione alla tabella 3.2-2., pagina 38 della Relazione Introduttiva);

VISTI inoltre i pareri espressi dalla popolazione arsaghese sintetizzati nei seguenti documenti:

- Allegato 6. Amici della Natura ad Arsago, a firma del delegato presso la Commissione Comunale Malpensa;
- Allegato 7. Lista civica Arsago Democratica, a firma del delegato presso la Commissione Comunale Malpensa

RITENUTO opportuno fare propri suddetti pareri

VISTO il D. Lgs. vo 267/2000;

VISTO il parere favorevole reso, ai sensi dell'art. 49 del Decreto Legislativo n. 267/2000, dal Responsabile del Servizio interessato sotto il profilo della regolarità tecnica;

CON voti unanimi resi in forma palese;

DELIBERA

1. di approvare il documento legale predisposto dallo Studio Legale Viviani di Milano, piazza San Babila, da inviare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in collaborazione con i Comuni di Cardano, Casorate S., Ferno, Golasecca, Samarate, Vizzola T., quale osservazione a carattere generale;
2. di approvare le Osservazioni citate in premessa e contenute negli All. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7.;
3. di inviare suddette Osservazioni al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
4. di richiedere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il pronunciamento del parere di compatibilità ambientale negativo per il Master Plan di Malpensa.
5. di dare atto che sulla presente Deliberazione sono stati resi favorevolmente i pareri di cui all'art. 49 Decreto Legislativo n. 267/2000, così come dettagliatamente indicato in premessa;
6. di dichiarare con successiva votazione, il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 – quarto comma – Decreto Legislativo n. 267/2000.

Redatto e sottoscritto:

IL PRESIDENTE

f.to Claudio Montagnoli

IL SEGRETARIO COMUNALE

f.to dott.ssa Torre

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Si certifica che copia della presente deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio Comunale il giorno - 1 AGO. 2012 per la prescritta pubblicazione di quindici giorni consecutivi e vi rimarrà fino al 16 AGO. 2012

IL SEGRETARIO COMUNALE
f.to dott.ssa Torre

IL MESSO
f.to Marangoni Massimo

DICHIARAZIONE DI IMMEDIATA ESEGUIBILITA'

La presente deliberazione:

è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 - 4° comma Decreto legislativo n. 267/2000

non è stata dichiarata immediatamente eseguibile

IL SEGRETARIO COMUNALE

f.to dott.ssa Torre

E' copia conforme all'originale, in carta libera, per uso amministrativo.

Arsago Seprio, li - 1 AGO. 2012



IL SEGRETARIO COMUNALE

DICHIARAZIONE DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il

trascorsi 10 giorni dalla pubblicazione senza che sia stata presentata alcuna opposizione (art.134, comma 3°-Decreto Legislativo n. 267/2000)

Arsago Seprio, li

IL SEGRETARIO COMUNALE

f.to dott.ssa Torre

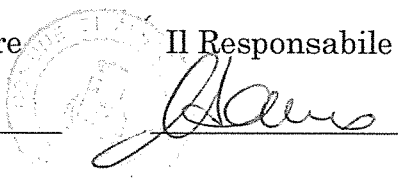
COMUNE DI ARSAGO SEPRIO
Provincia di Varese

SEDUTA DI GIUNTA COMUNALE DEL 31.7.2012

DELIBERAZIONE N. 101

**OGGETTO: OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DEL
MASTERPLAN DI MALPENSA ED ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE.
APPROVAZIONE**

PARERI
ART. 49 del D. L.gls n. 267/2000

Parere di Regolarità TECNICA: Favorevole _____
L'istruttore _____ Il Responsabile _____


Parere di Regolarità CONTABILE: Favorevole _____
L'istruttore _____ Il Responsabile _____

Allegato alla delibera GC
n. 101 del 31.07.2012
IL SINDACO IL SEGRETARIO
F. MONTAGNOLI F. TORRE



COMUNE DI ARSAGO SEPRIO

Provincia di Varese



OSSERVAZIONI

ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

DEL MASTER PLAN DI MALPENSA PUBBLICATO IL 20 MAGGIO 2011
E ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE PUBBLICATE IL 6 GIUGNO 2012

ELENCO OSSERVAZIONI

- Osservazione n. 1 NEL SIA GLI IMPATTI NON SONO CONSIDERATI NEL LORO CUMULO
- Osservazione n. 2 ASSENZA DI OGNI CONTABILITA' RELATIVA AI COSTI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI
- Osservazione n. 3 INQUINAMENTO ATMOSFERICO ALL'INTERNO DEL SEDIME AEROPORTUALE
- Osservazione n. 4 EMISSIONI IN ATMOSFERA NELL'AREA ESTERNA AL SEDIME
- Osservazione n. 5 LA QUALITA' DELL'ARIA AD ARSAGO SEPRIO
- Osservazione n. 6 INQUINAMENTO ACUSTICO AD ARSAGO SEPRIO
- Osservazione n. 7 SALUTE PUBBLICA
- Osservazione n. 8 IMPATTI SOCIALI
- Osservazione n. 9 IL PAESAGGIO BENE COMUNE
- Osservazione n. 10 PAESAGGIO: IL POTENZIAMENTO DELL'AEROPORTO COZZA CONTRO OGNI PROGETTO
DI SVILUPPO DELLA FILIERA TURISMO-AMBIENTE-CULTURA NEL TERRITORIO
- Osservazione n. 11 NEL SIA MANCA LA SEZIONE ARCHEOLOGICA *
- Osservazione n. 12 LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA – S.I.C . E RETE NATURA 2000 NEL TERRITORIO
ARSAGHESE

Osservazione sostituita da:

ARCHEOLOGIA E TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO E NATURALISTICO

In copertina: particolare di "Si fa sera" affresco su muro di Giovanni De Maria, Arsago S., piazza XXV Aprile

COMUNE ARSAGO SEPRIO - OSSERVAZIONE N. 1

Nel SIA gli impatti non sono considerati e valutati nel loro cumulo

Il territorio in cui ricade l'aeroporto è fortemente antropizzato, pertanto già sottoposto a tutti gli impatti propri delle aree densamente abitate: inquinamento atmosferico, rumore, consumo di suolo, consumo delle risorse idriche, problematiche legate alla depurazione delle acque, perdita della biodiversità, causata frammentazione del territorio, incremento continuo della mobilità urbana ed extraurbana dei residenti, ecc.

Nel SIA il carico del territorio non è né stimato né valutato, eppure si sa che a medio e lungo termine le diverse matrici ambientali non rimarranno stabili. La priorità va data alle esigenze della popolazione, per la quale si auspica un futuro di sviluppo e di miglioramento della qualità della vita.

Noi riteniamo necessario che venga fornita la contabilità degli impatti prodotti dalle dinamiche evolutive del nostro territorio, le loro ricadute sulle varie matrici ambientali, individuarne tutte le voci (a partire dalla qualità dell'aria e dall'abbassamento della falda idrica) e infine verificare se vi sia la disponibilità delle risorse necessarie per rendere possibile anche lo sviluppo dell'aeroporto, sia in termini di espansione strutturale del sedime sia in termini di crescita annua del volume di traffico.

In realtà la valutazione degli impatti cumulativi è oggetto di VAS, della quale il territorio ne ha più volte ribadito l'esigenza, ma mai avviata.

Si ritiene pertanto indispensabile ribaltare la metodologia d'indagine dello Studio di Impatto Ambientale di S.E.A., la quale parte del presupposto che la terza pista debba assolutamente "starci", arrogandosi il diritto al consumo fino all'orizzonte temporale del 2030 e giudicando aprioristicamente illimitate le risorse territoriali.

COMUNE ARSAGO SEPRIO - OSSERVAZIONE N. 2

Assenza di ogni contabilità relativa ai costi economici e finanziari provocati dagli impatti ambientali

Certamente non è facile catturare e calcolare la complessità dei costi pubblici sostenuti per la presenza dell'aeroporto di Malpensa. Non lo si è fatto per il periodo pregresso e non lo si può prevedere per il futuro.

Si è consapevoli che molte di queste ricadute economiche al negativo non potranno mai essere valutate, in ogni caso si constata che il SIA, con noncuranza e disimpegno, non ne fa neppure una dignitosa menzione.

Fra le numerose problematiche in campo, si ritiene opportuno fornire almeno alcuni esempi.

Costi ambientali provocati dal peggioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane, fino alle ricadute epidemiologiche, con costi a carico del sistema sanitario pubblico.

Costi in termini di peggioramento della qualità dell'aria nelle aree verdi, con deterioramento dei boschi e perdita della potenzialità di mitigazione ambientale, perdita della biodiversità, la quale rappresenta un patrimonio comune.

Costi da sostenere in futuro da parte della comunità locale, conseguenti al consumo di acqua in aeroporto per prelievo nell'acquifero sotterraneo, sebbene attraverso i pozzi esistenti nel sedime, con relativo abbassamento della falda idrica, come attestato dal SIA.

Il maggior carico sul depuratore di San Antonino, che già oggi presenta criticità.

Emissioni in atmosfera di radiazioni ionizzanti e non, loro ricadute sulla salute pubblica.

Danni complessivi alla Rete Natura 2000.

Traffico: gravissimo peggioramento dei tempi di percorrenza dei residenti nelle strade extraurbane, provocato dall'aumento di viaggiatori e merci verso e da Malpensa. Particolarmente drammatica sarà la situazione sulla 336, una superstrada già oggi intasata, di fatto l'unica strada che consente il percorso da Somma Lombardo a Busto Arsizio in tempi accettabili.

L'esigenza di maggiori azioni investigative e giudiziarie presso il Tribunale di Busto Arsizio per contrastare le attività criminali associate alla presenza dell'aeroporto.

La quantificazione monetaria complessiva del costo di tutti gli impatti è incalcolabile, ma la soluzione di alcuni problemi causati dall'inquinamento da rumore costituisce indubbiamente un punto su cui è possibile esprimere qualche motivata riflessione.

In passato, da parte della Regione Lombardia, sono state spese importanti risorse pubbliche per rendere possibili le delocalizzazioni ed altri interventi a carattere mitigativo. Nel SIA si prospettano ulteriori delocalizzazioni con costi nuovamente a carico del sistema economico pubblico: una volta di più le tasse pagate dai cittadini vanno a beneficio di una società che divora risorse ad ogni livello, senza che ai cittadini sia mai offerto una visione del rapporto costi/benefici.

Il rapporto costi/benefici è un aspetto essenziale della Valutazione di Impatto Ambientale. Il fatto che a tale riguardo il SIA non offra alcuna considerazione costituisce elemento per cui rigettare il SIA stesso.

Oltre alle delocalizzazioni, oggetto di interventi economici da parte dell'Amministrazione Regionale, va messo in luce che, nel corso degli anni a partire dall'apertura di Malpensa 2000, una parte della popolazione colpita dall'impatto acustico, ma residente su di un'area ben vasta dei 400 metri dalla recinzione aeroportuale, ha preferito cercare un'altra soluzione abitativa. Pertanto si ritiene grave che si autorizzi oggi la costruzione della terza pista, la quale non andrà a risolvere il problema del rumore, anzi lo amplificherà, andando ad impattare nuove zone con altre ricadute a pioggia sulla popolazione.

COMUNE ARSAGO SEPRIO - OSSERVAZIONE N. 3

Inquinamento atmosferico all'interno del sedime aeroportuale

Pur limitato al sedime, tale aspetto riveste particolare importanza in quanto:

- a) le emissioni vengono disperse dal vento nell'area esterna,
- b) vi lavorano cittadini residenti nell'intorno aeroportuale.

Non ci risulta che sia mai stato effettuato un monitoraggio dell'aria tra le due piste.

Il SIA prevede azioni mirate di SEA, che renderanno possibile una mitigazione dell'inquinamento atmosferico all'interno del sedime. L'azione di maggior rilevanza sarebbe costituita dal rinnovo del parco automezzi: saranno adottati motori non inquinanti, per lo più elettrici. Osserviamo che tale beneficio sarà assai limitato, se lo mettiamo in relazione con l'elevato consumo di carburante necessario agli aerei per percorrere le nuove taxiways.

Il SIA passa sotto silenzio le conseguenze sulla qualità dell'aria ricadenti dallo spostamento a sud delle operazioni di decollo. La terza pista è ubicata a considerevole distanza dalle aerostazioni, in particolare il Terminal 2, si trova a più di 7 km dalla soglia sud della nuova pista. La lunga via di rullaggio comporterà un forte consumo di carburante. Si deve pertanto dedurre che l'inquinamento all'interno del sedime sarà fortemente incrementato.

A proposito dello spreco di carburante determinato dall'utilizzo della terza pista, si sono espresse negativamente anche le Compagnie Aeree. In diverse occasioni pubbliche, da parte di loro rappresentanti è stata dichiarata la contrarietà alla terza pista, motivando tale parere anche in considerazione del forte spreco di carburante, a maggior ragione in quanto i costi del petrolio sono in continua crescita. Questa opinione è stata espressa in modo vigoroso soprattutto dalla compagnia Easy Jet, la quale imbarca i passeggeri al Terminal 2 ed essendo dotata di aeromobili di modeste dimensioni, facilitati a virare immediatamente dopo il decollo, sarà chiamata ad utilizzare la Nuova Pista.

COMUNE ARSAGO SEPRIO - OSSERVAZIONE N. 4

Emissioni in atmosfera nell'area esterna al sedime

Relativamente ai dati attuali dell'inquinamento atmosferico, nel SIA esistono buchi enormi circa alcuni inquinanti propri dell'attività aeroportuale, in particolare IPA, PM 2,5 e COV. Essendo l'area fortemente antropizzata ed industrializzata, quindi altamente vulnerabile, si ritiene essenziale acquisire suddetti dati, al fine di individuare il carico inquinante generato dall'aeroporto sul territorio. In assenza di questi indicatori, non si può che rifiutare l'ipotesi di crescita dell'attività aeroportuale a prescindere dal numero delle piste.

Potrebbe essere obiettato che il monitoraggio dei suddetti inquinanti non viene effettuato per gli aeroporti italiani. Tuttavia ci preme ricordare che il DPCM del 13.12.99 aveva stabilito per Malpensa interventi di controllo non di poco conto e pertanto, per ciò che concerne Malpensa, il Ministero dell'Ambiente, se non la stessa Presidenza del Consiglio, avrebbe dovuto provvedere a mettere a disposizione le risorse utili allo svolgimento dei monitoraggi del caso, non escludendo iniziative a carattere innovativo, ripetibili nel tempo, anche imponendo a SEA l'erogazione delle fondi utili alla messa campo di ogni intervento in grado di descrivere il peggioramento della qualità dell'aria in una situazione orografica decisamente negativa come quella della pianura Padana.

Vale la pena richiamare il "Monitoraggio dello stato di salute della vegetazione boschiva mediante tecniche di telerivelamento all'infrarosso falso colore nella valle del Ticino" svolto dal Parco lombardo nell'anno 2000, il quale già evidenziava in quell'anno il deperimento delle aree boschive a nord dell'aeroporto, in corrispondenza della prima fascia collinare, dove le emissioni gassose, trasportate dal vento, tendono a depositarsi al suolo. Questa tecnica innovativa consente con un sorvolo di effettuare un rilievo aereo. E' a disposizione un sensore capace di recepire 102 bande in grado di registrare colori, infrarosso, ultravioletto, variazioni di temperatura, ecc, quindi è in grado di rilevare più di ogni altro strumento eventuali danni ambientali.

La ripetizione di tale campagna di monitoraggio avrebbe consentito di essere oggi in possesso di dati ben più indicativi sulle conseguenze generate nelle aree verdi dal cumulo dei fattori inquinanti presenti nel nostro territorio, tra i quali Malpensa esercita un ruolo non secondario.

Si ritiene pertanto opportuno richiedere il pronunciamento negativo sul SIA in quanto nei dodici anni che ci separano dal sopraccitato DPCM non sono stati effettuati i prescritti specifici monitoraggi. Concludiamo dicendo che l'estensore del SIA ha lavorato al meglio, in

relazione ai dati a disposizione, ma che questi non ci consentono di avere il quadro complessivo sulla situazione ambientale.

Relativamente alle ipotesi circa il futuro, durante la fase di esercizio vengono presentati gli impatti relativi:

1. alla viabilità stradale verso e da Malpensa
2. all'attività di volo

Per entrambi, si ritiene che il SIA non offra un quadro descrittivo con sufficiente stima del peggioramento della qualità dell'aria per alcune variabili di non facile previsione.

- a. Il rinnovo del parco auto in circolazione sulle nostre strade, potrebbe non essere così rapido come ci presenta il SIA; l'attuale crisi economica sta rallentando le vendite di nuove automobili; appare piuttosto improbabile che i viaggiatori raggiungeranno Malpensa con auto ecologiche (elettriche).
- b. Dato il potenziamento del settore cargo, il SIA evidenzia un forte incremento sulle nostre strade di mezzi pesanti, con maggiori immissioni di inquinanti e rallentamenti del traffico automobilistico complessivo, specie in uscita dal casello autostradale di Busto Arsizio in direzione Malpensa, con crescita esponenziale dell'inquinamento atmosferico.
- c. Il SIA punta molto sul rinnovo delle flotte aeree, ma al momento attuale è impossibile valutare quanto incisivo darà tale rinnovamento. Oggi ben 110 compagnie sono operanti a Malpensa (dichiarazione del gestore nel giorno in cui Lufthansa ha annunciato di voler abbandonare lo scalo varesino). Temiamo che da parte di SEA non sussistano remore nell'accettare a Malpensa qualsiasi vettore, senza valutarne l'efficienza ecologica.

Si coglie l'occasione della procedura di Valutazione d'impatto ambientale in corso, per chiedere disposizioni chiare e puntuali da parte del Ministero dell'Ambiente affinché vi sia una selezione dei vettori aerei, affinché i cittadini siano meglio informati sulla tipologia di aerei operanti in aeroporto, affinché venga resa pubblica ogni informazione relativa sia all'innovazione tecnologia degli aerei operanti a Malpensa, sia alla soprattutto alla loro tipologia, anno di costruzione e protocolli operativi.

Anche in materia di applicazione delle Leggi regionali di risanamento atmosferico, si osserva che il SIA si mantiene in una sorta di limbo, le descrive ma non le declina nella realtà. In tal senso, un aspetto particolare su cui vale la pena soffermarsi, in quanto costituisce una vera e propria piaga sociale e di mobilità territoriale, è la carenza di mezzi pubblici ad uso dei lavoratori per raggiungere Malpensa. La mobilità pubblica è totalmente insufficiente ed inadeguata, praticamente inesistente, anche da comuni a due o tre km dall'aeroporto. Gli addetti possono raggiungere l'aeroporto solo con il proprio automezzo e, vista l'entità degli stipendi e la brevità temporale di molti contratti, è improbabile che il loro parco auto possa essere rinnovato con l'acquisto di mezzi nuovi poco inquinanti.

COMUNE ARSAGO SEPRIO - OSSERVAZIONE N. 5

La qualità dell'aria ad Arsago Seprio

Arsago è un comune di 4894 abitanti. L'abitato dista dall'aeroporto circa 4 km ed è intensamente sorvolato dagli aerei in fase di decollo. Particolarmente incisivo è l'impatto degli aerei più pesanti, più rumorosi ed inquinanti, in quando la rotta che investe i cieli di Arsago, la 358, consente un facile decollo in linea retta, verso nord.

L'area sud di Arsago è attraversata dalla statale del Sempione. L'autostrada Milano-Laghi taglia il territorio arsaghese da sud est a nord ovest. Entrambe le infrastrutture ovviamente incidono sulla qualità dell'aria.

Per valutare l'inquinamento atmosferico, nell'inverno 2004-2005 venne svolta a cura di ARPA una campagna di monitoraggio ambientale tramite una centralina mobile. Sebbene la centralina fosse collocata in un'area marginale del paese, dai risultati ottenuti emerse una forte criticità per la presenza di PM10 in misura pressoché simile a quella registrata nel medesimo periodo dalla centralina fissa sita a Gallarate in piazza San Lorenzo. Quindi si segnala la criticità della situazione arsaghese, anche in considerazione della presenza a nord dell'abitato di una vasta zona boschiva, che dovrebbe fungere da cordone sanitario ma che evidentemente non riesce a mitigare l'impatto delle diverse infrastrutture, fra le quali l'aeroporto ha un'impronta significativa.

Ovviamente, per disporre di dati aggiornati, sarebbe necessario ripetere il monitoraggio dell'aria, sia nel periodo invernale che in quello estivo, al fine di valutare l'incidenza del riscaldamento sui valori del PM10.

Tuttavia la recente indagine sulla presenza al suolo degli idrocarburi rilasciati dagli aerei, svolta nel comune di Casorate Sempione durante l'anno 2010, impone delle riflessioni anche sulla situazione di Arsago. Infatti il sito dei peggiori rilevamenti di Casorate è assai vicino ad Arsago. E' facile quindi concludere che anche nel nostro comune vi siano valori elevati di sostanze inquinanti rilasciate dal combustibile degli aerei. Ne consegue la richiesta di respingimento sia del progetto di costruire la terza pista sia di ogni ulteriore potenziamento del traffico aereo.

COMUNE ARSAGO SEPRIO - OSSERVAZIONE N. 6

Inquinamento acustico ad Arsago Seprio

I sorvoli sopra l'abitato di Arsago Seprio, spazio aereo interessato dalla rotta 358, sono comprovati dai tracciati radar.

Ai sensi del piano regolatore di Malpensa dell'anno 1986, il quale prevedeva un busy day di 400 movimenti al giorno, la 35R era destinata ai soli atterraggi. Nonostante ciò, a causa del forte incremento dell'attività aeroportuale, nel corso degli anni nel tempo si è passati ad un programma di decolli secondo il concetto prima dell'equa ripartizione del disagio e poi dell'equa ripartizione delle rotte, ancora non ottimizzato.

Pertanto sulla 358 si è visto un regolare ma progressivo aumento della percentuale dei sorvoli in decollo sopra Arsago Seprio, che è giunta al 37 %.

Il ridotto impatto acustico degli ultimi anni, attestato dalle centraline di Arsago, è dovuto quindi alla diminuzione del numero complessivo dei movimenti aerei, dopo l'abbandono di Alitalia, non già ad un riconoscimento del danno alla popolazione arsaghese.

Vista la dichiarazione di SEA di voler realizzare la terza pista anche per ragioni ambientali, l'opinione del Comune di Arsago su tale progetto riveste particolare importanza .

Dall'esame del SIA ed in particolare dalla *Figura 5.6.3b Confronto Scenario Mediato: Risultati Scenari attuale e Futuro* – Fonte: Studio Mitre emerge con chiarezza che Arsago non trarrà alcun giovamento dalla realizzazione della terza pista, neppure come miglioramento dell'impatto acustico.

Viene inoltre accertato dal SIA l'aumento dei decolli sulla 358 nei giorni di nebbia. La nebbia è un evento atmosferico che oggi investe l'area sud ovest dell'aeroporto maggiormente che negli anni passati. La nebbia rende inutilizzabile la 35 L , a maggior ragione renderà non praticabile la terza pista, quindi il fattore nebbia sarà elemento decisivo per caricare sull'abitato di Arsago un maggior numero di decolli.

Un'altra constatazione fa ritenere che l'utilizzo della 358 sarà sempre maggiore e tale da rendere insopportabile la vita agli abitanti di Arsago. E' noto infatti che le due attuali pista sono distanti l'una dall'altra 808 metri e che pertanto non rispondono ai requisiti di sicurezza adottati in Europa. La presenza della terza pista renderà possibili contemporaneamente atterraggi e decolli ed è quindi scontato che vi sarà il massimo sfruttamento della pista 35R.

Un altro elemento di criticità per Arsago è l'incremento del settore cargo. E' noto che gli aerei dedicati al trasporto delle merci sono pesanti, rumorosi e spesso notturni. Nel 2007, l'ultimo anno di grande attività di Malpensa, sono stati frequenti gli sforamenti oltre i 65 ed anche i 70 Lvan come attestato dalla "Rilevazione del rumore aeroportuale" rilasciata da SEA e certificata da ARPA.

A conferma che la pista dedicata al decollo degli aerei cargo sarà la 35 R è il fatto che la nuova pista è lunga solo 2.400 metri, quindi non idonea a sopportare il decollo di aerei particolarmente grandi, quali i cargo.

Alla luce di quanto esposto è evidente l'impatto negativo che il Master Plan avrà su Arsago.

Allegato:

Tracciato radar giornata tipo

Figura 5.6.3 b a pag. 5-191 del SIA: scenari attuale e futuro

Elaborazioni dati SEA storici di rotte decollo 2003-2010

COMUNE ARSAGO SEPRIO - OSSERVAZIONE N. 7

Salute pubblica

Nel SIA vengono presentati dati relativi ad annualità lontane (fino agli anni 2002/2003) Le statistiche riportate rilevano elementi riferibili all'intera area provinciale e non consentono di entrare nel merito della contabilità epidemiologica riferita ai disturbi sanitari associati alla presenza di un aeroporto. Nel SIA l'assenza di dati epidemiologici aggiornati è così eclatante da deporre verso la richiesta di un pronunciamento di compatibilità ambientale negativo.

Da una ricognizione effettuata dai nostri uffici, emerge con chiarezza che ad Arsago Seprio si è verificata la crescita di patologie psichiche e sindromi ansioso-depressive, di patologie cardiovascolari e respiratorie, di allergie. Segnaliamo che si tratta di patologie compatibili con l'inquinamento acustico ed atmosferico dell'aeroporto.

L'esigenza di avere a disposizione la fotografia aggiornata del territorio è comprovata dalla stipula, nei primi mesi dell'anno 2011, di una convenzione tra l'ASL della Provincia di Varese ed il Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale dell'ASL di Roma E, per l'attivazione del progetto "Impatto dell'inquinamento ambientale prodotto dagli aeroporti sulla salute dei Residenti" della durata di 24 mesi. La convenzione rientra in un più ampio progetto voluto dal Ministero della Salute e riguarda 5 aeroporti italiani. Le finalità dello stesso sono tese al raggiungimento di obiettivi di Prevenzione Sanitaria.

Per poter diagnosticare i punti di debolezza in una corretta analisi degli aspetti legati alla salute, occorre dunque tempo e volontà. Si ritiene pertanto indispensabile sospendere oggi ogni ulteriore crescita dell'attività aeroportuale, anche in nome del principio di precauzione.

A maggior chiarimento di quanto espresso nella presente osservazione, si allega l'Allegato 1 di suddetta convenzione, il quale disegna il quadro della situazione italiana, latitante nei servizi di prevenzione e protezione. Si vuole anche evidenziare la nostra perplessità nel constatare la presenza nel nostro piccolo comune di mortalità per cancro ai polmoni e alle vie respiratorie di persone che non avevano mai fumato durante la loro vita.

Le evidenze: indagine epidemiologica svolta nell'intorno di Malpensa ed attuali prescrizioni farmaceutiche neoplastiche

Nel SIA viene omessa ogni citazione dell'indagine epidemiologica "Salus domestica", l'indagine a campione svolta a cura dell'ASL della provincia di Varese e conclusa nell'anno

2001, che ha investito il 1% della popolazione ed ha portato a significativi risultati sia nel rilevare disturbi di salute, sia nel descrivere una secca caduta in basso della qualità della vita. L'esposizione conclusiva dello studio viene allegata alla presente osservazione.

Lo studio Hyena, qualche anno più tardi, si è occupato delle conseguenze sanitarie dell'inquinamento acustico, mettendo in campo finalmente esami clinici, in grado di fornire esiti inconfutabili sull'associazione tra ipertensione e rumore aeroportuale. Per sommi tratti, le conclusioni sono riportate anche nel SIA: il maggior rischio per la salute umana è costituito dal rumore notturno degli aerei.

Alla luce dei risultati di entrambi le indagini, le quali hanno accertato il danno alla salute comportato dall'inquinamento acustico, sarebbe stato corretto imporre a SEA l'applicazione del comma f di "Interventi immediati sulle condizioni di esercizio" del DPCM 13.12.99: *la limitazione del volo notturno secondo le nuove prescrizioni (eliminazione dei voli dalle ore 23 alle ore 6).*

Per ciò che concerne la crescita delle neoplasie nel Distretto di Somma Lombardo, il quale raggruppa i comuni di prima fascia aeroportuale, dal report ASL relativo alla prescrizione farmaceutica convenzionata emerge il maggior consumo di farmaci antineoplastici ed immunomodulatori della provincia, nel periodo gennaio-maggio 2011. Le percentuali di consumo di altre tipologie di farmaci, risultanti in regresso rispetto al passato, vanno messe in relazione alla ridotta attività aeroportuale avvenuta negli ultimi anni, dopo l'abbandono di Alitalia.

Allegati:

Delibera ASL Provincia di Varese, pagine estratte

Report farmacologico gennaio – maggio 2011

Studio epidemiologico *Salus Domestica* per la valutazione dei danni di salute derivanti dall'inquinamento dell'aeroporto Malpensa 2000

COMUNE ARSAGO SEPRIO - OSSERVAZIONE N. 8

Impatti sociali

Sebbene la valutazione degli impatti sociali non sia considerata parte rilevante di una VIA, per Malpensa la valutazione sociale si impone prepotentemente, in quanto per l'apertura di Malpensa 2000 ogni abuso in campo ambientale è stato giustificato in nome dello sviluppo economico e soprattutto per la creazione di nuovi posti di lavoro.

L'autoreferenzialità di SEA in materia di benefici sociali regalati al territorio va sfatata. Se è vero che il tessuto produttivo storico tessile e manifatturiero ha perduto recettività occupazionale, è altrettanto vero che i posti di lavoro creati in aeroporto e nell'indotto, non sono stati prodotti in una prospettiva di continuità e di stabilità. Le cicliche crisi dell'attività aeroportuale, oltre al loro andamento stagionale, hanno sviluppato una situazione sociale di permanente criticità e fragilità.

Le prospettive per il futuro non sono prive di un alto grado di rischio. Si ritiene quindi opportuno segnalare agli Enti di Governo l'esigenza di promuovere nel nostro territorio azioni mirate alla creazione di nuove opportunità lavorative, del tutto indipendenti dall'aeroporto, e nuove ed alternative tipologie di impiego. Ciò consentirebbe di controbilanciare gli effetti negativi di possibili crisi, a medio e lungo termine, dell'attività di trasporto aereo, anche in relazione agli eventi associabili al "picco petrolifero".

In merito alla trasformazione anagrafica subita dal territorio, con l'arrivo dei nuovi residenti - gli addetti in aeroporto - si segnala che i nostri comuni hanno subito dovuto affrontare in termini di resa di servizi e di contribuzione economica una serie di situazioni di emergenza, compresa l'emergenza abitativa. Non sono stati sporadici gli sfratti dovuti alla presenza di nuclei familiari con caratteristiche di grave indigenza, che dopo aver lavorato in aeroporto per il periodo di sei mesi o un anno (e quindi aver avuto l'opportunità di sottoscrivere un contratto d'affitto) sono poi rimasti senza occupazione. Questa fascia di popolazione, rappresentata soprattutto da extracomunitari, grava sul bilancio dei servizi sociali dei nostri comuni.

La fragilità della rete familiare nella nostra società è uno degli eventi negativi che si sono prodotti dopo l'apertura di Malpensa 2000. L'arrivo di addetti aeroportuali, singoli o in coppia, ma comunque senza parenti obbligati ai sensi dell'Art. 433 del Codice Civile con residenza nei nostri comuni, costituisce elemento di potenziale criticità. Non di rado, a causa dell'assenza di un nucleo parentale che funga da scudo protettivo, gli immigrati non riescono a fronteggiare situazioni di crisi dovute a malattia o altri fattori di criticità.

Si ritiene pertanto indispensabile che vengano individuati alcuni indicatori chiave riferiti alla dimensione sociale, onde evitare che si precipiti verso la destrutturazione sistematica del nostro tessuto sociale, accelerata dai processi di globalizzazione prodotti dall'aeroporto.

Fra gli indicatori non possono mancare quelli riguardanti le trasformazioni anagrafiche, gli indici di dipendenza dal sistema di welfare, cassa integrazione compresa, la disponibilità e l'accessibilità ai servizi territoriali, gli indici di sicurezza, anche con riferimento alla criminalità associata alla presenza di una grande infrastruttura come Malpensa.

COMUNE ARSAGO SEPRIO - OSSERVAZIONE N. 9

Il paesaggio bene comune

In relazione al tema Paesaggio, il SIA non offre riflessioni sui capisaldi di un sistema territoriale tutelato dall'Unesco, con priorità di conservazione della biodiversità. Né presenta le componenti essenziali del contesto in cui è inserita la terza pista, riconoscendone il grande valore come patrimonio pubblico, culturale, storico e naturale, fondamento identitario della nostra popolazione. In altre parole il SIA non recepisce gli impegni posti in capo alle pubbliche amministrazioni dalla Convenzione Europea del Paesaggio.

Oltre alle mere elencazioni delle caratteristiche morfologiche e di alcuni beni culturali, paesaggistici e territoriali, gli aspetti paesaggistici di cui si occupa il SIA riguardano esclusivamente interventi perimetrali del sedime, al fine di nascondere visivamente la presenza delle strutture aeroportuali. L'approccio all'intera questione è assolutamente inadeguato.

Fatte queste premesse, si ritiene opportuno presentare seppur rapidamente alcuni elementi che vanno ad incidere profondamente sulla fruizione del paesaggio da parte della popolazione.

Malpensa, generando inquinamento acustico su di un'area sempre più vasta, compromette gravemente ed ulteriormente la possibilità di uso dell'aera naturale a scopo ricreativo, turistico e sportivo. La ben nota causa di diritto privato generata dalla proprietà Quintavalle e persa da SEA, trae origine proprio dal fatto che il rumore degli aerei impediva l'utilizzo dell'area in questione per fitness ed attività sportive. L'impatto acustico degli aerei è devastante in molte località naturali, per cui il paesaggio, inteso come bene godibile da parte di tutti, viene irrimediabilmente compromesso.

Paradossalmente si distrugge un'area così bella come il Parco Ticino, nel nome di una presunta libertà di mobilità, cioè per trasportare in aereo turisti! Libertà e comodità della mobilità aerea si scontrano con l'esigenza di mantenere una buona qualità ambientale degli ambiti naturali, vicini a casa. ancora sfruttabili nel tempo libero, specialmente da parte di coloro che non possono permettersi di andare in vacanza. Ma, affrontando questi argomenti, entriamo in aspetti educativi che stentano ad essere riconosciuti.

La terza pista andrà a destrutturare definitivamente il corridoio ecologico della valle del Ticino. La prova della perdita di ogni residuo carattere di naturalità ancora presente nella zona di Malpensa, nonché della sua connotazione paesaggistica e culturale, è semplicemente osservabile guardando una mappa. La nuova area aeroportuale si aggiungerà alla 336, ai capannoni della Cava Maggia e dell'Agusta, alle altre strutture industriali, ai parcheggi, ecc. provocando una netta frattura del corridoio biologico.

Sempre in tema di interruzione di ecosistema, una forte compromissione è generata dalla frammentazione progressiva degli habitat per la crescita infrastrutturale complessiva funzionale all'aeroporto. I capannoni logistici, le progettate ferrovie, la Pedemontana, le nuove strade, ecc. operano tagli nella continuità dell'ecosistema, contribuendo a indebolire ulteriormente la capacità riproduttiva di flora e fauna autoctone. Sarà il trionfo della vegetazione esotica, assai competitiva e vincente sul piano riproduttivo, con le ovvie conseguenze sulla vita della fauna.

Costruendo la terza pista, si verificherà anche la perdita dell'ultimo habitat di brughiera a sud delle Alpi, oggi ancora presente nel Gaggio.

Non dobbiamo poi dimenticare l'inquinamento atmosferico provocato dagli aerei nell'area naturale. Le ricadute al suolo degli idrocarburi incombusti, sommato all'inquinamento atmosferico generale, non può non avere ricadute sulla flora, riducendo la riproduttività delle essenze autoctone, e quindi contribuendo sempre più alla perdita del paesaggio caratteristico dei nostri luoghi. Imbruttimento del fogliame, cime bruciate, alberi cadenti al suolo, ecc. non potranno che peggiorare l'aspetto visivo dei nostri boschi.

COMUNE ARSAGO SEPRIO - OSSERVAZIONE N. 10

Paesaggio: il potenziamento dell'aeroporto cozza contro ogni progetto di sviluppo della filiera turismo-ambiente-cultura nel territorio

L'aspetto eclatante del SIA in materia di paesaggio è l'aver considerato l'aeroporto come un capannone industriale, la cui presenza va mascherata alla vista esterna con opportune collocazioni di siepi o fasce alberate.

La valle del Ticino è un grande sistema territoriale e fluviale, a forte valenza e potenzialità paesaggistica ed ambientale, che caratterizza il territorio della Lombardia occidentale nella sua globalità.

Senza addentrarsi nella storia dei luoghi, nella loro straordinaria capacità di rappresentare l'identità storica locale, milanese ed europea, senza riportare in questa sede il lungo elenco degli elementi visibili tuttora presenti (aree archeologiche, strade di antico impianto, il fiume, il sistema dei canali, ambiti panoramici e scenografici, manufatti storici, antiche piste di aerei del periodo bellico, attrezzi a connotazione della civiltà contadina, ecc.) sia nel sito dell'intervento, sia nell'area confinante, è evidente che si tratta di un ambito territoriale di forte pregio, la cui riqualificazione e valorizzazione in termini di fruibilità turistica, la quale è già oggi elevata per il turismo di giornata, potrà aprire la porta ad interessanti sviluppi di turismo sostenibile. Ovviamente se non vi sarà lo sventramento del Gaggio per costruire la terza pista.

I circa quattrocento ettari di bosco che verranno sottratti all'area naturale per essere ricoperti di asfalto e cemento andranno a costituire la spogliazione definitiva di un Paesaggio assai pregevole ma vulnerabile, determinando ulteriori negativi impatti su di esso in ordine ai problemi di inquinamento indotti su aria, rumore, acqua e suolo ed ulteriore frammentazione territoriale.

E' evidente che l'analisi paesaggistica proposta dal S.I.A. ignora, o volutamente disconosce le valenze storico-naturalistiche del bosco del Gaggio e dell'area sia tra il Gaggio, i canali e il fiume, un'area che potremmo definire "terra senza tempo" o "passaggio attraverso i tempi", se si considera che il percorso pedonale E4, già frequentato nel neolitico, lascia a vista reperti e testimonianze della civiltà di Golasecca, dell'epoca romana, del medioevo, ecc.

L'area è fruibile nel tempo libero da parte di tutta la popolazione residente nella grande conurbazione a nord ovest di Milano.

Archeologia e tutela del patrimonio artistico e naturalistico

Sostituisce la pagina: Nel SIA manca la sezione archeologica

Scavare nella zona di Malpensa comporta da sempre elevate probabilità di scoprire testimonianze archeologiche, a partire dal XII sec. a.C. attribuibili alla Cultura del Protogolasecca. Numerosi reperti archeologici risalenti a tale lontano periodo, conservati per diversi decenni negli scantinati del Castello Sforzesco di Milano, di recente sono stati esposti al pubblico grazie ad una mostra allestita presso il civico Museo di Arsago Seprio dal titolo **“I SIGNORI DELLA BRUGHIERA, il territorio della Malpensa tra il XII e IX sec. a.C.”**, tuttora aperta. Per l’occasione è stata redatta la carta del rischio archeologico, riguardante la zona ovest e nord-ovest adiacente all’aeroporto.

Per quanto riguarda l’area dell’attuale espansione aeroportuale, nessuna cartografia archeologica è stata fino ad oggi realizzata. Ma è evidente che, qualora si proceda agli scavi nel bosco del Gaggio, la presenza della Soprintendenza dovrà essere costante onde supervisionare lo scavo. Pertanto, se verrà dato l’incarico di vigilanza archeologica ad una ditta esterna specializzata in tale attività, si chiede che al bando di gara possano partecipare solo Cooperative indicate dalla Soprintendenza e giudicate irreprensibili.

Nell’area di Malpensa sono presenti importanti testimonianze anche delle epoche successive. Ad esempio, nella zona di Vizzola, è presente una villa di epoca romana del II e III sec. d. C., ancora da scavare. E’ a vista una grande cisterna e resti murari affioranti, numerose monete di epoca imperiale sono state rinvenute nell’area.

Oltre al rischio archeologico nell’area oggetto dell’intervento, non mancano preoccupazioni per la conservazione del patrimonio storico e monumentale, diffuso in tutta l’area circostante l’aeroporto. Per quanto riguarda Arsago, segnaliamo in primo luogo la presenza della Basilica di San Vittore e del Battistero di San Giovanni, realizzati in stile romanico, in pietra grigia, a rischio sia per le ricadute delle piogge acide sul materiale litico, sia per le vibrazioni provocate dagli aerei alle antiche malte. Oltre ad altri importanti edifici, ricordiamo a fianco del Museo archeologico, una necropoli longobarda del VII secolo dove le tombe sono a vista.

Molte delle località più interessanti sono sottoposte all’impatto dei decolli e degli atterraggi, la loro fruibilità a scopi turistici e ricreativi ne è fortemente compromessa.

In conclusione, pur constatando che le Integrazioni Volontarie migliorano notevolmente la descrizione del locale patrimonio storico, archeologico, monumentale e naturalistico, riteniamo che l’espansione dell’aeroporto sia in contrasto con la possibilità di sviluppare un sistema turistico che valorizzi l’intero contesto delle preziosità presenti lungo il fiume e negli abitati vicini.

Allegati:

Relazione su impatti complesso monumentale di Arsago

Documentazione fotografica

COMUNE ARSAGO SEPRIO - OSSERVAZIONE N. 12

La valutazione d'incidenza

S.I.C. e Rete Natura 2000 nel territorio arsaghese

L'impatto aeroportuale, pur espandendosi a raggio attorno al sedime, ha ripercussioni ben più forti nelle aree interessate direttamente dai decolli. Il SIC "Paludi di Arsago", come si può osservare dai tracciati radar, è area di sorvolo della rotta 358, utilizzata per un numero rilevante di decolli, in particolare dei pesanti cargo, non richiedendo tale rotta impegnative virate nei chilometri necessari per prendere quota.

Visto il Master Plan di Malpensa, il quale spinge per un incremento praticamente "senza limite" del settore cargo, dobbiamo dedurre che il sorvolo dell'area in oggetto sarà ancor più intensivo, con sempre maggiori dispersione in atmosfera di inquinanti gassosi. Di recente il Parco Ticino ha predisposto il Piano di Gestione del SIC, prevedendo gli interventi di monitoraggio degli effetti del traffico aeroveicolare, con svolgimento di periodiche campagne di monitoraggio specifiche del caso. Le pagine 214 e 215 del Piano di Gestione entrano nel merito di tali problematiche.

L'area del SIC facente parte del Comune di Arsago (ben un terzo del territorio comunale), e più nel dettaglio la Palude Pollini, effettivamente massacrata dai sorvoli, non è ancora stato oggetto di indagine, ma un'area sita a Centenate nel comune di Besnate, al confine del SIC, si sono ottenuti i valori più alti in assoluto di IPA, in particolare di benzo(a)pirene. La misura è stata rilevata nella recente campagna di monitoraggio condotta dall'Università Cattolica di Brescia su incarico del Parco Ticino. Il dato è rintracciabile nel report finale "Valutazione della qualità dell'aria nel territorio del Parco Ticino", presentato il 20 febbraio 2011.

Segnaliamo che tale campagna di monitoraggio si è svolta nel 2010, anno in cui l'attività di Malpensa era molto contenuta.

Dall'esame dei report di SEA, resi noti da SEA stessa società ai Comuni, si può constatare che negli ultimi anni la ripartizione del traffico aereo ha visto gravare sulla rotta 358 fino al 37% dei decolli. Da tale dato, emerge l'evidenza di una forte dispersione di gas inquinanti, combustibili e incombustibili, nei cieli del SIC, gas che ricadono al suolo sotto forma di piogge acide. La permanenza degli inquinanti al suolo è resa persistente dallo strato d'argilla di cui è composto il terreno morenico, impermeabile già a qualche metro di profondità, facilmente saturo di inquinanti, pericolosi per la sopravvivenza del *Pelobates fuscus insubricus*, una specie con elevata priorità di tutela, essendo indicata con l'asterisco negli schedari dei Siti di Importanza Comunitaria.

Visto il giudizio sullo stato di conservazione contenuto nel Piano di Gestione, *non favorevole - cattivo*, è plausibile ritenere assai negativo l'impatto che l'aeroporto ha avuto sul SIC "Paludi di Arsago". La popolazione del pelobate di Arsago viene monitorata da circa 15 anni e la progressiva, netta riduzione dei rilevamenti pone un serio problema in ordine alle responsabilità delle Autorità Italiane sull'applicazione delle normative europee.

Nel rispetto delle Direttive europee, il proponente dell'opera dovrebbe descrivere gli impatti ambientali, comprendendo tutti gli effetti: diretti e indiretti, primari e secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, temporanei e permanenti. Dei danni al SIC "Paludi di Arsago" il SIA non riferisce nulla.

Da vari studi, oggi è evidente che l'aeroporto di Malpensa ha inciso in modo altamente negativo sulle valenze naturalistiche. A tal proposito è importante inoltre ricordare che le norme non si limitano a dare rilevanza ai SIC/ZPS, per certi aspetti è ancora più importante la coerenza globale della RETE NATURA 2000 che l'attuazione del Master Plan si appresta a destrutturare definitivamente, non solo nell'area dell'intervento, ma anche sull'ecosistema esterno, visto il concatenamento degli effetti dovuti alla frammentazione del territorio e le conseguenze permanenti dei sorvoli aerei.

Certo si potrebbe obiettare che l'assai precario stato di conservazione del pelobate nelle paludi di Arsago (se non la sua scomparsa), potrebbe essere determinato da svariati fattori. Ma è indubbio che il sorvolo degli aerei in fase di decollo, costituisce una rilevante minaccia, già esposta al Ministero dell'Ambiente nell'anno 99, su suggerimento della Società Erpetologica Italiana, essendo in corso la VIA riguardante l'iter autorizzativo al trasferimento dei voli da Linate a Malpensa.

Concludiamo pertanto affermando che la Valutazione di Incidenza non può che essere negativa, ricorrendo tutti i presupposti per l'avvio di una Procedura di Infrazione. Va aggiunto che, data la situazione particolare di Malpensa, che ha visto l'abbandono prima di Alitalia e poi di Lufthansa, nonché le progressive riduzioni del previsto afflusso di visitatori all'EXPO 2015 ed i comunicati rilasciati da parte delle compagnie aeree negativi sulla terza pista, *l'imperativo di rilevante interesse pubblico* per l'espansione dell'aeroporto e per il potenziamento del traffico aeroportuale non può sussistere.

Allegati (documenti del Parco Lombardo della Valle del Ticino):

Dal Piano di Gestione del S.I.C. "Paludi di Arsago": relazione sul *Pelobate fosco insubrico* e scheda *Attività di monitoraggio degli effetti del traffico aereo*

Pagine estratte dal report finale *"Valutazione della qualità dell'aria nel territorio del Parco Ticino"*

Allegato alla delibera G.C.	
n. 101	del 31.07.2012
IL SINDACO	IL SEGRETARIO
F. MONTAGNOLI	F. TORRE

LA RAPPRESENTANZA DEI TERRITORI COINVOLTI

Si esprime contrarietà nel merito d'informazione sopra evidenziata. Da tali frasi, si evince che il Proponente ha "dialogato" con i territori coinvolti, condividendo i contenuti del SIA e individuando le necessarie integrazioni ambientali con la supervisione del Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali. In realtà nessun dialogo, avente per oggetto la procedura di VIA, si è svolto con i Rappresentanti dei territori coinvolti. Prova ne è il fatto che neppure i Comuni del CUV (il Consorzio Urbanistico Volontario che riunisce i comuni lombardi dell'intorno aeroportuale) erano informati sull'andamento di tavoli tecnici di confronto presso il Ministero, né essi avevano rilasciato delega a loro rappresentanza alla Regione Lombardia in suddetti tavoli, tanto meno ad un ente piemontese, neppure avevano ricevuto richiesta da parte di un qualsiasi Ente sovra comunale di essere rappresentati ad un tavolo interministeriale.

Si informa inoltre che il Parco Ticino non è mai stato convocato al tavolo tecnico e per quanto riguarda i comuni si segnala una sola riunione in Regione (presente il presidente del Parco), convocata con l'obiettivo di decidere il percorso da fare insieme, ma conclusa senza risultati giudicati apprezzabili dai Comuni e senza alcuna garanzia da parte della Regione sul quando e come avviare una corretta procedura di VAS per il Piano d'Area di Malpensa.

Alla luce di quanto sopra esposto, è evidente come alcune delle componenti ambientali analizzate e descritte nell'ambito del SIA, siano state oggettivate per mezzo di dati non più attuali. In tal senso il presente documento si è posto l'obiettivo (dove pertinente e possibile anche alla luce della disponibilità d'informazioni e dati dalle reti di monitoraggio ambientale pubbliche) di aggiornare le informazioni e i dati utili a caratterizzare le componenti stesse.

Tutto ciò premesso si evidenzia inoltre che, anche in virtù della rilevanza, portata e complessità del Progetto, nel frattempo il Procedente ha preso parte, a seguito dell'avvio della Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientali, ad una serie di tavoli tecnici di confronto che hanno visto il dialogo tra i progettisti, gli estensori del SIA ed i principali soggetti Istituzionali coinvolti nell'ambito di valutazione tecnica della documentazione presentata (MATTM, anche per mezzo di ISPRA, Ministero dei Beni Culturali, Regione Piemonte e Regione Lombardia, Parco del Ticino Piemontesi- questi ultimi in qualità di rappresentanti dei territori coinvolti).

Poiché lo scopo di tale dialogo è stato sia quello di condividere e illustrare i contenuti del SIA, sia di rilevare i punti di attenzione che potessero beneficiare di ulteriori approfondimenti e dettagli, in questo documento, che presenta gli *Approfondimenti ambientali nell'ambito delle Integrazioni Volontarie*, si sono anche recepiti gli esiti del processo sopra descritto.

Il documento, oltre alla presente Introduzione consta dei seguenti Capitoli:

- Capitolo 2: in cui si definiscono gli Scenari di Riferimento;
- Capitolo 3: in cui si analizza il Contesto di Riferimento;
- Capitolo 4: in cui si analizza il dettaglio delle fasi progettuali e delle relazioni tra le stesse;
- Capitolo 5: che fornisce approfondimenti in merito alle relazioni tra il Progetto e la componente atmosfera;
- Capitolo 6: che fornisce approfondimenti in merito alle relazioni tra il Progetto e la componente ambiente idrico, suolo e sottosuolo;
- Capitolo 7: che fornisce approfondimenti in merito alle relazioni tra il Progetto e la componente flora, fauna ed ecosistemi;
- Capitolo 8: che fornisce approfondimenti in merito alle relazioni tra il Progetto e la componente rumore;
- Capitolo 9: che fornisce approfondimenti in merito alle relazioni tra il Progetto e la componente paesaggio e beni culturali;
- Capitolo 10: che fornisce una sintesi in merito alle misure di monitoraggio e di compensazione previste dal Progetto.

1.1

DEFINIZIONI

Nel presente documento sono state utilizzate le seguenti definizioni e abbreviazioni:

LA MODIFICAZIONE DELL'IMPRONTA ACUSTICA

Alle pagine 115 e 116 della **Relazione introduttiva**, **Punto 6.5.2**, qui riprese, si legge:

Relativamente alla curva dei 60d(B)A e con riferimento al margine aeroportuale settentrionale, lo scenario del 2030 rispetto a quello intermedio potrà determinare un lieve ampliamento della zona A del DM 31 ottobre 1977.

In conclusione è possibile affermare che allo scenario del 2030, grazie alla scelta localizzativa operata nella individuazione della terza pista, gli effetti dell'incremento del traffico reso possibile dal nuovo assetto aeroportuale, andranno ad interessare porzioni territoriali connotate da bassa densità abitativa o del tutto prive di aree residenziali.

Dunque viene pienamente confermato quanto esposto nel Documento di Osservazioni del Comune di Arsago Seprio, del mese di luglio 2011, ovvero che le operazioni aeroportuali con tre piste andranno ad aggravare il clima acustico nell'abitato di Arsago Seprio, a nord dell'aeroporto, situato sotto i coni di decollo della rotta 358.

La figura 6.5-2 rende visivamente chiara la previsione che l'impronta acustica andrà ad aggravare il clima acustico nell'area residenziale di Arsago. E' scontato che si avrà un significativo peggioramento delle condizioni abitative/esistenziali della popolazione arsaghese, non solo nella zona abbracciata dall'isofona in giallo disegnata nella figura 6.5-2, ma nell'intero il paese che consta di 4850 abitanti.

Relativamente allo scenario intermedio, rappresentato in suddetta figura, si esprime perplessità rispetto al fatto che sia stata correttamente indicata l'impronta acustica nelle tre settimane di maggior traffico aeroportuale.

Attenendosi allo scenario intermedio indicato, ovvero 886 movimenti al giorno, ed attuando un confronto con i dati reali forniti negli anni dal sistema di rilevamento del rumore di SEA, possiamo verificare che, pur con un numero di movimenti ben inferiore agli ipotizzati 886 giornalieri, l'impronta acustica risulta essere ben superiore a quella indicata nello scenario intermedio. La centralina di Arsago Seprio Cimitero, posizionata più di un km a nord dell'impronta acustica di 60 dBA disegnata in suddetta figura, presenta per diverse mensilità - quindi non solo per le tre settimane di maggior traffico - report superiori ai 60 dBA.

6.5.2 La modificazione dell'impronta acustica

Se in termini complessivi, come ovvio, l'impronta acustica relativa allo scenario 2030 risulta più ampia di quella relativa a quello intermedio, l'elemento di interesse per la comprensione del rapporto Opera-Ambiente è dato dalla sua distribuzione sul territorio, in relazione alle aree urbanizzate, ed in particolare dalla configurazione delle diverse zone acustiche di cui al citato DM del 1997 (cfr. Figura 6.5-2).

A tale riguardo il primo elemento significativo risiede nella inclusione della isofonica in LVA relativa ai 75 d(B)A all'interno dell'area di sedime, aspetto questo comune ad entrambi gli scenari.

Per quanto invece attiene la zona B, ossia quella compresa tra le isofoniche in LVA dei 65 dB(A) e quella dei 75 dB(A), lo scenario 2030 si differenzia rispetto a quello intermedio per un modesto ampliamento lungo il confine occidentale dell'aeroporto, che tuttavia è possibile ritenere non rilevante; tale incremento, dovuto ai decolli da pista tre, non interessa difatti aree urbanizzate. Analoghe considerazioni valgono anche per quanto attiene l'incremento della impronta in corrispondenza del confine aeroportuale settentrionale, dal momento che, anche in questo caso, la curva relativa ai 65 dB(A) non ingloba aree urbanizzate.

Lungo il confine meridionale del sedime, la modifica più significativa riguarda il settore Sud-occidentale per effetto delle operazioni di atterraggio sulla nuova pista. Anche in questo caso, l'ampliamento dell'isofonica dei 65 dB(A) non interessa aree abitative; si ricorda infatti a tal proposito che è previsto il ricollocamento del nucleo abitativo di Tornavento a ridosso del sedime aeroportuale alla configurazione di progetto.

Relativamente alla curva dei 60 d(B)A e con riferimento al margine aeroportuale settentrionale, lo scenario 2030 rispetto a quello intermedio potrà determinare un lieve ampliamento della zona A del DM 31 Ottobre 1997 in asse con la pista 35R e, sul lato Nord-occidentale, per effetto dei decolli per la nuova pista. Anche in tale ultimo caso, la nuova configurazione dell'impronta acustica non interessa aree urbanizzate.

Per quanto in ultimo attiene il margine meridionale, l'isofonica dei 60 dB(A) subisce un allungamento soprattutto in corrispondenza delle direzioni di atterraggio della nuova terza pista, andando a lambire le aree urbanizzate.

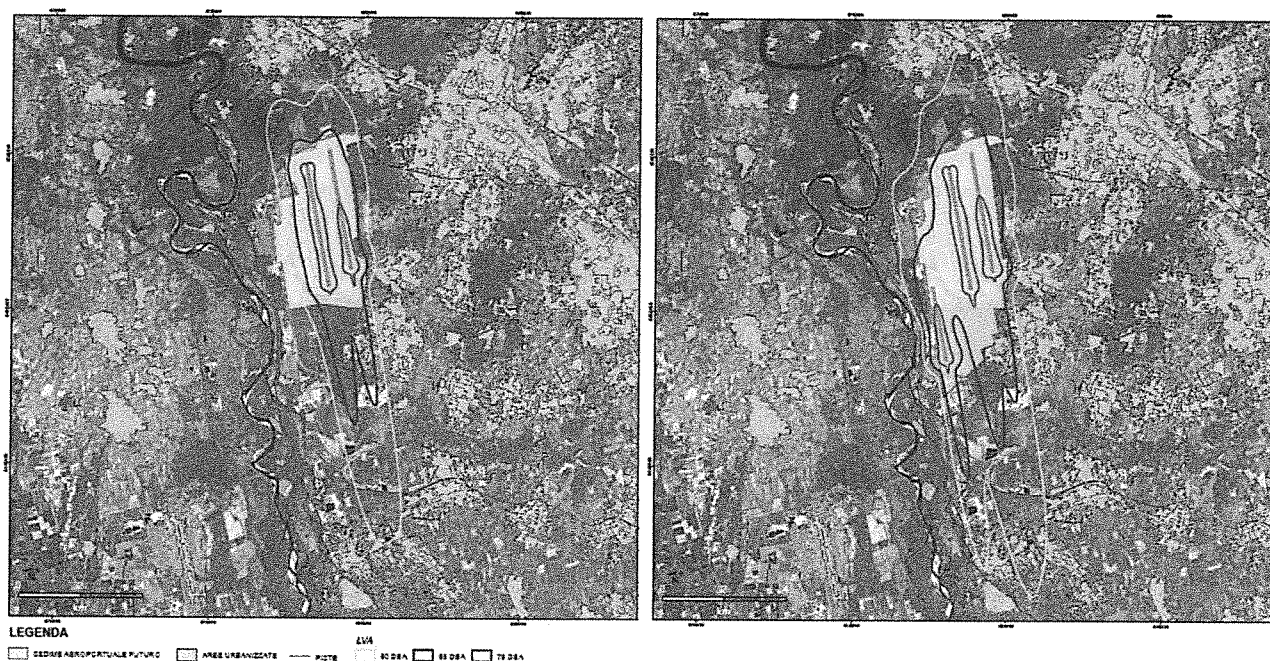


Figura 6.5-2 Confronto dello scenario intermedio e futuro in condizioni di traffico mediato nelle tre settimane di punta

In conclusione è possibile affermare che allo scenario 2030, grazie alla scelta localizzativa operata nella individuazione della terza pista, gli effetti dell'incremento del traffico reso possibile dal nuovo assetto aeroportuale, andranno ad interessare porzioni territoriali sostanzialmente connotate da bassa densità abitativa o del tutto prive di aree residenziali.

In altri termini, la nuova configurazione aeroportuale, consentendo di distribuire le operazioni di decollo e di atterraggio sulle tre piste, permetterà di gestire l'incremento di traffico aereo movimentato, limitando l'estensione della impronta acustica.

6.6 Salute pubblica

6.6.1 I temi centrali

Al fine di comprendere i termini in cui si delineano i temi relativi alla componente salute pubblica, appare fondamentale nel caso in specie fare riferimento allo "Studio HYENA" (HYpertension and Exposure to Noise near Airport), studio epidemiologico multicentrico che coinvolge istituzioni scientifiche di alto livello in sei Paesi (Regno Unito, Germania, Olanda, Svezia, Grecia e Italia) e che per il nostro Paese ha avuto quali responsabili del progetto l'ARPA Piemonte, affiancata dall'ASL 13 di Novara, dall'ASL 14 di Varese e dall'ARPA Lombardia.

Si tratta di uno studio osservazionale il cui obiettivo complessivo è la valutazione dell'impatto del rumore aeroportuale e del traffico stradale sulle patologie cardiovascolari, in particolare



Fase	Datazione	Eventi
		trasferimento del traffico previsto dai precedenti decreti del Ministero dei Trasporti.
1999 Dicembre		• Richiesta da parte del Ministero dei Trasporti, di remissione del giudizio di compatibilità ambientale al Consiglio dei ministri, ai sensi dell'art. 6 co. 5 della L349/86
1999 Dicembre		• Conferma del trasferimento programmato dei voli da Linate a Malpensa con DPCM 13 Dicembre 1999, comunemente detto Decreto D'Alema. I punti nodali del Decreto possono essere così sintetizzati: <ul style="list-style-type: none"> – Conferma del trasferimento dei voli, programmato dal 15 Dicembre 1999; – Avvio immediato delle misure già individuate al fine di ridurre l'impatto ambientale al di sotto di quello attuale, secondo quanto riportato nell'allegato al decreto stesso.
4	2000-2010	Attuazione delle disposizioni a valenza ambientale del DPCM 13 Dicembre 1999
2000 Marzo		• Verifica del positivo adempimento alle disposizioni di cui ai punti A, B e C dell'allegato al DPCM 13 Dicembre 1999 e conferma della ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano così come definita dal citato DPCM, con Decreto del Ministero Trasporti e Navigazione comunemente detto Decreto Bersani

Tabella 2.1-3 Accadimenti ed atti salienti della fase di valutazione ambientale

2.2 I passaggi fondamentali della attuazione delle disposizioni a valenza ambientale del Decreto D'Alema

L'allegato di cui al Decreto 13 Dicembre 1999 si sviluppa in quattro punti così articolati:

- Punto A "Interventi immediati sulle condizioni di esercizio", avente ad oggetto le modalità di gestione del traffico aereo con riferimento agli effetti sul rumore
- Punto B "Interventi immediati di mitigazione e controllo", concernente ulteriori modalità gestionali del traffico aereo e misure di controllo, sempre con riferimento alla componente rumore;
- Punto C "Ulteriori interventi di mitigazione e controllo", riguardante la stipula di un Accordo quadro di Programma volto ad definire un complesso di interventi di mitigazione e bonifica dell'impatto acustico, articolato per fasi temporali e priorità;
- Punto D "Interventi a medio termine", inerente la definizione di un Accordo

La verifica del positivo adempimento non riguarda tutte le disposizioni, di seguito si segnalano inadempienze che riguardano il comune di Arsago Seprio



procedimentale teso ad individuare idonee azioni coordinate per tutte le componenti ambientali ed all'istituzione di un Osservatorio ambientale permanente avente il compito di controllare e vigilare sulle azioni di cui ai punti precedenti ed a quello presente.

Nel seguito è condotto un puntuale riscontro tra le disposizioni di cui ai citati punti del decreto in parola e le azioni svolte nell'arco del decennio trascorso.

Disposizioni DPCM 13 dicembre 1999	Azioni Svolte
a) Ottimizzazione, con l'impiego di un adeguato modello di simulazione, delle rotte di decollo e atterraggio e dei criteri d'impiego delle due piste dell'aeroporto, con l'obiettivo di: <ul style="list-style-type: none"> • Minimizzare l'area di impatto complessiva (interna all'isofona L_{va} 60 dbA); • Minimizzare la popolazione residente nella fascia delimitata dalle isofone L_{va} 65 – 75 dbA; • Garantire che la superficie delimitata dall'isofona L_{va} 75 dbA resti all'interno del sedime aeroportuale; 	Il modello utilizzato per le simulazioni è la versione 7.0 di INM (ARPA-Agenzia - Regionale per l'Ambiente prescrive l'impiego di INM nella sua versione più avanzata). La Commissione Aeroportuale è stata insediata e sono in corso i lavori. Mediante adeguata modellizzazione la c.d. Commissione Romagnoli ha individuato quelle SIDs e modalità operative tali da consentire la minimizzazione dell'area di impatto complessiva all'interno dell'isofona 60dB(A), la minimizzazione della popolazione residente nella fascia ricompresa tra le isofone 65-75dB(A), ed il permanere all'interno dell'area di sedime dell'isofona di 75dB(A). Recentemente sono stati analizzati i flussi di traffico post de-hubbing Alitalia e sono stati attuati degli interventi di ottimizzazione della distribuzione del traffico sulle SIDs esistenti (vedi dettaglio presentazione ENC-ENAV –SEA in Commissione Aeroportuale). Dopo un adeguato periodo di sperimentazione la nuova, vantaggiosa, impostazione è stata adottata.
b) La riduzione della spinta di decollo dei motori a 1000 ft. (anziché a 1500ft.);	ENAC ha emanato la disposizione per la riduzione di spinta a 1000 ft, che rientra tra le procedure operative pubblicate su AIP.
c) Un controllo sui tempi di accensione dei motori ausiliari (controllo uso APU), necessari per l'utilizzazione dell'aeromobile durante la sosta;	Il controllo sull'uso degli APU viene effettuato dalla DCA di Malpensa secondo le procedure pubblicate in AIP.
d) Un uso "despecializzato" delle piste in modo da consentirne un utilizzo equilibrato;	E' attualmente in vigore la "despecializzazione" delle piste, con uso alternato La gestione di tali modalità operative è di competenza ENAV ed attua

Purtroppo questi interventi non hanno ancora dato risultati apprezzabili, tant'è che nel 2012 è in studio un nuovo scenario



Disposizioni DPCM 13 dicembre 1999	Azioni Svolte
	l'impostazione derivante dalla recente revisione della distribuzione del traffico in un'ottica di equità.
e) Una migliore distribuzione delle rotte di decollo	Le rotte di decollo attualmente in uso sono le migliori applicabili e prevedono la ripartizione dei decolli indicativamente in modo equo in direzione Nord/Ovest ed in direzione Nord/Est.
f) La limitazione del volo notturno secondo le nuove prescrizioni (eliminazione dei voli dalle h. 23 alle h. 6).	La limitazione del volo notturno rientra tra i compiti ENAC e Ministero delle Infrastrutture, a fronte di indicazioni della Commissione Aeroportuale. Attualmente è in vigore un'ordinanza della DCA che impone per i voli notturni l'uso della pista 17R e qualora questa sia in manutenzione o comunque non agibile, l'uso della pista 35R. I voli notturni sono estremamente limitati e l'ordine di grandezza è nettamente in linea con il resto del contesto aeroportuale europeo (circa il 3 – 4%)

Tabella 2.2-1 Quadro di riscontro della attuazione del punto A del DPCM 13.12.1999

Disposizioni DPCM 13 dicembre 1999	Azioni Svolte
a) Limitazione a particolari fasce orarie e periodi settimanali del traffico degli aerei più rumorosi (i c.d. "capitoli2") in prospettiva dell'eliminazione degli stessi;	Gli aeromobili di "capitolo 2" sono stati esclusi da Malpensa ancor prima della data ultima di utilizzo prevista da ICAO.
b) L'applicazione della spinta inversa dei motori in fase di atterraggio (c.d. "reverse thrust") e sua utilizzazione al minimo a meno che non sia esclusivamente necessario per motivi di sicurezza;	E' vietato l'uso di "reverse thrust" sull'Aeroporto di Malpensa fatti salvi eventuali motivi di sicurezza. La procedura è pubblicata in AIP.
c) Il controllo della gestione dello spazio esistente tra il piazzale di sosta e le piste di decollo (c.d. "Apron Control");	E' operativo a Malpensa L'Apron Management Control che scaturisce da un progetto congiunto SEA-ENAC-ENAV.
d) Il controllo del rispetto delle rotte e delle procedure previste;	Viene effettuato il controllo delle modalità operative degli aeromobili, anche per quanto concerne rotte e procedure.
e) Utilizzazione nonché estensione ed adeguamento della Rete di rilevamento esistente ai fini del monitoraggio e	La Rete di rilevamento del rumore di Malpensa è stata espansa da 8 a 18 (17) centraline. La comminazione di sanzioni è competenza esclusiva della DCA dietro

e) La ripartizione dei decolli è oggi in netto svantaggio nella zona nord est e lo dimostrano i dati ufficiali forniti da SEA

f) Nonostante la prescrizione del Decreto D'Alema tuttora vigente, l'utilizzo delle piste nelle ore notturne non è mai cessato, non viene rispettato lo scenario previsto tanto che la pista 35 R è quella oggi più utilizzata



<p>l'applicazione di sanzioni nel caso di mancato rispetto delle rotte e delle procedure antirumore (adeguamento definitivo entro sei mesi);</p>	<p>segnalazione del Soggetto gestore di Rete. Le sanzioni potranno essere comminate a due condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • che vengano definite SIDs e Notam definitivi. • che la normativa espliciti quale e di che tipo debba essere la documentazione confirmatoria dell'avvenuta violazione, da trasmettersi alla DCA per la successiva comminazione di sanzioni.
<p>f) Istituzione della commissione di cui all'art. 5 del decreto ministeriale 31 ottobre 1997</p>	<p>La Commissione Aeroportuale come anticipato al punto a) è stata insediata. I lavori del gruppo tecnico dopo la sospensione dovuta alla situazione creata dal de-hubbing di Alitalia hanno portato all'identificazione di una efficace equa distribuzione del traffico apprezzata positivamente anche dai comuni dell'Ovest Ticino e da ARPA Piemonte.</p>

Tabella 2.2-2 Quadro di riscontro della attuazione del punto B del DPCM 13.12.1999

<i>Disposizioni DPCM 13 dicembre 1999</i>	<i>Azioni Svolte</i>
<p>Entro il mese di gennaio 2000 sarà concluso l'accordo quadro di Programma, previsto dall'art. 43 legge 144/1999 volto a definire nell'ambito di un programma generale di intervento finalizzato alla mitigazione ed alla bonifica dell'impatto sonoro, finanziato con i fondi statali e con i proventi della nuova imposta regionale sul rumore ed articolato secondo un criterio di priorità, che preveda: interventi di immediata attivazione; interventi da completare nell'arco di due anni; interventi di adeguamento della strumentazione urbanistica.</p>	<p>In data 15 Marzo 2000 è stato sottoscritto, in attuazione dell'articolo 43 della Legge 144/99, un Accordo di Programma Quadro in materia di trasporti per l'aeroporto di Malpensa 2000, tra Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Trasporti, Regione Lombardia e Comuni interessati, che ha stanziato le risorse occorrenti per la riduzione degli impatti acustici ed atmosferici degli insediamenti residenziali ubicati nelle immediate vicinanze.</p>

Tabella 2.2-3 Quadro di riscontro della attuazione del punto C del DPCM 13.12.1999

<i>Disposizioni DPCM 13 dicembre 1999</i>	<i>Azioni Svolte</i>
<p>Definizione entro il 31 gennaio 2000 di un accordo procedimentale tra le Amministrazioni interessate (Ministero dei trasporti e della navigazione, Ministero dell'ambiente, Regione Lombardia, Regione Piemonte, provincia di Varese, provincia di Novara e S.E.A.) volto a definire idonee azioni coordinate per tutte le componenti ambientali, in particolare:</p>	<p>La Regione Lombardia ha sottoscritto 4 convenzioni con il Parco del Ticino per complessivi 1,5 milioni di euro finalizzati alle seguenti attività:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Monitoraggio della componente "ecosistemi" dell'intorno di Malpensa 2. Mappa della qualità dell'aria ottenuta attraverso il biomonitoraggio con licheni

La Commissione Aeroportuale non ha ancora concluso i lavori: i vari scenari previsti non hanno portato ai risultati sperati ed oggi è in fase di studio un nuovo scenario.



Disposizioni DPCM 13 dicembre 1999	Azioni Svolte
<ul style="list-style-type: none"> Per quanto riguarda l'aria: una campagna di monitoraggio (della durata di un anno a partire da gennaio 2000); 	<ol style="list-style-type: none"> Valutazione della qualità dell'aria attraverso l'uso di campionatori puntiformi passivi e prima valutazione dello stato di salute degli ecosistemi forestali Monitoraggio delle componenti migratorie e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale Danno fogliare: monitoraggio dello stato di salute della vegetazione mediante tecniche di telerilevamento da aereo e successiva fotointerpretazione Analisi dello stato di salute degli animali domestici Monitoraggio delle componenti faunistiche dell'intorno aeroportuale Valutazione della qualità dell'aria, delle acque e dello stato di salute degli ecosistemi forestali Monitoraggio delle componenti faunistiche migratorie e stanziali e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale Analisi ed elaborazione di progetti di valorizzazione degli elementi di fruizione sociale dell'area di Malpensa (riserve naturali, aree forestali, monumenti naturali, piste ciclabili, etc.) Proseguimento dell'analisi dello stato di salute degli animali domestici Approfondimento del monitoraggio delle componenti faunistiche e floristiche potenzialmente pericolose e dannose dell'intorno aeroportuale Monitoraggio, progettazione e sperimentazione, ivi comprese le tecnologie di telerilevamento, sulla componente forestale dell'intorno di Malpensa ai fini della tutela e della valorizzazione del patrimonio boschivo Monitoraggio, della componente "ecosistemi" Studio e valutazione delle tecniche di riduzione

Molti di questi studi, svolti dal Parco Ticino, hanno chiaramente dimostrato il danno ambientale provocato da Malpensa 2000





Disposizioni DPCM 13 dicembre 1999	Azioni Svolte
	<p>dell'inquinamento luminoso prodotto dall'aeroporto di Malpensa e prosecuzione del monitoraggio delle componenti faunistiche del Parco</p> <p>16. Interventi di valorizzazione e di riqualificazione ambientale e forestale ai fini della deframmentazione ecologica dell'area di Malpensa</p>
<ul style="list-style-type: none"> Per quanto riguarda l'acqua: un aggiornamento del piano aeroportuale delle acque (della durata di sei mesi, gennaio --giugno 2000), la realizzazione di una rete di pozzi di controllo (durata dell'intervento: 1 anno) ed il monitoraggio sulla qualità delle acque; 	<p>Per quanto riguarda l'acqua: SEA ha aggiornato il piano aeroportuale delle acque ed effettua monitoraggi costanti sulla qualità delle acque; i risultati hanno dimostrato il rispetto dei limiti di legge.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Per quanto riguarda la salute pubblica: una indagine epidemiologica; 	<p>Per quanto riguarda la salute pubblica: l'ASL di Varese ha effettuato un'indagine epidemiologica; dai dati rilevati si è verificato che l'attività di Malpensa non ha prodotto situazioni critiche.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Per quanto riguarda il verde: la realizzazione di una fascia forestale di protezione (durata: 3 anni gennaio 2000/dicembre 2003) e il monitoraggio del danno forestale (durata: otto mesi aprile/dicembre 2000). 	<p>L'ARPA Varese, la Provincia di Varese ed il Parco del Ticino hanno effettuato 2 campagne di monitoraggio per lo studio degli inquinanti aerodispersi sulla vegetazione (la prima nel 1995 e la seconda dopo l'apertura di Malpensa); i risultati del secondo studio non hanno evidenziato criticità derivanti dall'avvio delle attività di Malpensa.</p> <p>SEA ha realizzato e completato, con l'Azienda Regionale delle Foreste (Regione Lombardia), il Piano del Verde all'interno del sedime aeroportuale, realizzando interventi di piantumazione e realizzazione di colline antirumore inerite a protezione dei nuclei abitati limitrofi l'aeroporto. Tali interventi hanno portato alla messa a dimora di oltre 56.000 alberi. Attualmente, SEA collabora con la stessa Azienda Regionale delle Foreste per la manutenzione degli interventi di mitigazione ambientale e riqualificazione</p>

Questa affermazione secondo noi non corrisponde al vero



Disposizioni DPCM 13 dicembre 1999	Azioni Svolte
	<p>paesaggistica realizzati nell'Aeroporto di Malpensa in attuazione ditale Piano del Verde.</p> <p>La Regione Lombardia ha affidato, nel 2001,all'Azienda Regionale delle Foreste (ora ERSAF) un incarico per la redazione di un piano operativo finalizzato alla riqualificazione delle aree agroforestali adiacenti all'aeroporto. Sulla base di tale piano è stato individuato un progetto pilota da realizzare in attuazione del Piano del Verde previsto dal Piano d'Area Malpensa</p>
<p>Nell'ambito di tale accordo saranno altresì definite le modalità di controllo e vigilanza sulle azioni anzi illustrate comprese quelle di cui ai punti A, B e C, nonché l'istituzione di un osservatorio ambientale permanente cui demandare il compito di effettuare tali attività, nonché di provvedere alla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ricognizione degli aeromobili appartenenti al capitolo 3, secondo un criterio di performance acustica, sulla base del quale definire nell'immediato limiti specifici da rispettare durante le operazioni di decollo e, nel prossimo futuro, ulteriori misure di selezione del traffico; • Definizione in corrispondenza di ogni sensore installato nell'ambito della rete di monitoraggio di limiti massimi (espressi come LAFmax) calibrati sulle migliori performance acustiche ottenibili in relazione alle procedure di decollo seguite ed articolati in relazione alla classificazione di cui al punto precedente; • Verifica della possibilità di spostamento di voli charter o altri voli da Malpensa a Linate o ad altri aeroporti; • Verifica dell'effettivo avvio delle attività del programma di cui al precedente punto C. 	<p>In attesa di eventuale ricostituzione di un Osservatorio Ambientale Permanente tra le Amministrazioni interessate.</p> <p>Tutto il contesto vede uno scenario profondamente mutato per effetto del dehubbing Alitalia.</p>

Tabella 2.2-4 Quadro di riscontro della attuazione del punto D del DPCM 13.12.1999

Il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 3 Marzo 2000, comunemente detto "Decreto Bersani", facendo seguito a quanto a quanto deliberato nel Consiglio dei Ministri del 25

Per quanto riguarda i boschi di Arsago non sono stati realizzati i previsti interventi stabiliti dalla Regione Lombardia nelle Legge Regionale 10/99 "Piano d'Area Malpensa"

L'Osservatorio Ambientale, con finalità di controllo e vigilanza delle disposizioni del Decreto D'Alema, non è mai stato istituito. Si esprimono perplessità rispetto al fatto che le Amministrazioni interessate (quali?) possano dar vita ad un osservatorio "super partes" in grado di garantire l'applicazione del presente Decreto.



3.2.1.2 Le infrastrutture di volo

Il sistema infrastrutturale è costituito da due piste parallele identiche, denominate 17L/35R e 17R/35L, distanziate 800 metri tale da permettere il loro utilizzo in contemporanea.

Pista	Lunghezza	Larghezza	Resistenza	Superficie
RWY 17L/35R	3.920 m	60 m	PCN 91/F/A/W/T	Asph
RWY 17R/35L	3.920 m	60 m	PCN 100/F/A/W/T	Asph

Tabella 3.2-1 Caratteristiche fisiche delle piste

Prevalentemente la configurazione prevede atterraggi da sud e decolli verso nord, alternando le piste in funzione delle procedure di volo antirumore stabilite dall'ENAV e pubblicate su AIP-Italia secondo il seguente schema:

Giorno della settimana	Fascia oraria	Pista di decollo	Pista di atterraggio
Giorni dispari	05:30 - 09:30	35L	35R
	09:30 - 17:30	35R	35L
	17:30 - 22:30	35L	35R
Giorni pari	05:30 - 09:30	35R	35L
	09:30 - 17:30	35L	35R
	17:30 - 22:30	35R	35L
Ore Notturne	22:30 - 5:30	17R	35L

Tabella 3.2-2 Configurazione di utilizzo piste in condizioni operative standard

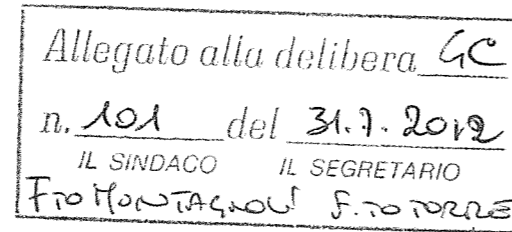
L'uso alternato delle piste secondo lo schema riportato in tabella non viene applicato qualora vi siano condizioni operative che non lo consentano (motivi di sicurezza, condizioni meteorologiche, punte di traffico, etc.).

Le due piste sono collegate con i diversi terminal e cargo city tramite una rete particolarmente estesa di vie di rullaggio per una lunghezza complessiva di circa 20 km. In tabella seguente si riportano le caratteristiche fisiche di ciascuna taxiway così come riportata su AIP Italia.

Taxiway	Larghezza	Resistenza	Superficie
AA	30 m	PCN 100/R/B/WT	CLB
AB	30 m	PCN NIL	CLB
BE	30 m	PCN 80/F/A/WT	CLB
BW	30 m	PCN 119/F/A/WT	CLB
C	30 m	PCN 98/F/A/WT	CLB

Configurazione di utilizzo piste non più in vigore da un anno

AMICI DELLA NATURA AD ARSAGO



Segreteria Associazione
Amici della Natura ad Arsago
c/o Campari
via Roma 37 B
21010 Arsago Seprio (Va)

23 luglio 2012

Spett. Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Valutazioni Ambientali
via Cristoforo Colombo, 44
00147 R O M A

Oggetto: presentazione di Osservazioni alle Integrazioni Volontarie presentate da SEA il giorno 6 giugno 2012 relative al SIA del Master Plan di Malpensa

ELEMENTI D'OSSERVAZIONE PRIMARI

Scusate se introduciamo il nostro contributo con un briciolo di ironia.

SEA ha letto le Osservazioni, ha preso consapevolezza di alcune vistose lacune presenti nel SIA ed ha pensato di azzerare le Osservazioni del 2011 con lo stratagemma delle Integrazioni Volontarie nel 2012?

Ma una certa perplessità l'hanno sollevata anche gli Uffici Ministeriali preposti alla valutazione ambientale e la stessa Commissione V.I.A., i quali, forse, si sono comportati come il professore che concede all'allievo poco diligente di rifare a casa il compito in classe corretto in aula, ad alta voce e con i compagni, regalandogli così una buona opportunità d'arrivare alla sufficienza.

Ma alla fine SEA ha solo “pizzicato” qualche argomento, senza fornire i necessari elementi valutativi per un realistico quadro d’insieme degli impatti e delle compensazioni.

Eppure, in questi ultimi anni, il Ministero dell’Ambiente avrebbe dovuto introdurre uno strumento secondo cui verificare la sostenibilità delle scelte a suo tempo effettuate dalla Presidenza del Consiglio in favore di Malpensa 2000. Invece è stato relegato - o si è relegato - ad un mero ruolo di burocrate e così, mentre dalla Commissione Europea giunge la messa in mora della Regione Lombardia per i danni provocati dal sorvolo degli aerei sul SIC Dosso di Maddalena, noi italiani facciamo come i gamberi. **Anziché procedere ad una valutazione ex-post di Malpensa 2000, ci si appresta a valutare ex ante Malpensa 2030 con i soliti modelli previsionali di scarsa attendibilità, con il solito misconoscimento delle problematiche ambientali e dei diritti di cittadinanza, con la solita enfasi per un futuro miracolo economico generato dall’aeroporto a cui non crede ormai più nessuno.**

Nella nostra area geografica, intensamente abitata, a nord ovest della città di Milano e nella stessa città di Milano, si concentra la “voglia di natura” e il desiderio di evadere dall’inquinamento, dal traffico e dal cemento. Il fiume Ticino rappresenta uno degli ultimi ambiti naturali presenti nel quadrante Nord Ovest della Lombardia in grado di offrire spazi liberi a disposizione di tutti per la ricreazione e lo svago, con funzioni sociali, culturali e di turismo sostenibile, funzioni insopprimibili per la qualità della vita della popolazione lombarda.

In particolare il bosco del Gaggio, oggetto dell’intervento SEA, con l’attraversamento dell’omonima via comunale, rappresenta non solo un gradevole contesto di valorizzazione paesistica- storica- rurale, ma anche, con i suoi 330 ettari di bosco e di brughiera, un presidio ambientale di mitigazione dell’inquinamento atmosferico, di fono assorbimento, di termoregolazione, di assorbimento del carbonio, di permeabilità del suolo, di rigenerazione di acqua, di mantenimento di habitat e di biodiversità. La perdita del sito avrà conseguenze ambientali incalcolabili per il Quadrante Nord Ovest della Lombardia. Nelle Integrazioni Volontarie a questi importantissimi aspetti non viene fatto alcun riferimento. Questa sola osservazione basterebbe a **respingere il Master Plan in quanto SEA non tiene conto della complessiva situazione ambientale lombarda in cui l’opera viene calata.**

Aggiungiamo che nel 2030, e forse anche un decennio prima, la situazione di degrado ambientale complessiva sarà tanto più grave in quanto sarà realizzata la nuova grande tangenziale di Milano (Vedi Allegato 1, Accessibilità, la somma delle opere stradali già approvate dal CIPE). Quindi non tanto e non solo per l’incremento del traffico aereo, ma anche e soprattutto per l’incremento del traffico su gomma (sia per e da Malpensa, sia per il passaggio di veicoli che bypassano l’area milanese) avremo una crescita esponenziale dell’inquinamento atmosferico.

Acquista un connotato di “chimera” l’ipotesi, nuovamente espressa nelle Integrazioni volontarie, secondo cui si passerà ad un utilizzo pressoché generale di automezzi elettrici, mentre, proprio alla luce di quanto esposto nell’Allegato 1, acquista consistenza l’ipotesi secondo cui il parco logistico del Master Plan sarebbe progettato non solo per il traffico merci aria/gomma, ma anche gomma/gomma.

In conclusione, le integrazioni volontarie di SEA non sciolgono affatto i nodi e le incongruenze presenti nel Sia del 2011, ma generano, proprio in un anno in cui il volume di merci e passeggeri è in drammatico calo, maggiori dubbi sulle reali finalità dell'intervento e sulla definizione di Malpensa quale "infrastruttura strategica".

Poiché la trasformazione del sistema territoriale ed ambientale, originata dalla realizzazione del Master Plan e delle infrastrutture ad esso connesse, non può essere attivata senza averne stimato la somma di tutti gli effetti socio-ambientali, a partire dal monitoraggio e dall'analisi di quanto avvenuto negli anni passati, **l'associazione Amici della Natura ad Arsago**

1. chiede al Ministero dell'Ambiente di avviare un pubblico confronto, onde verificare la veridicità delle affermazioni di SEA contenute nel SIA e nelle Integrazioni Volontarie, in particolar modo sull'attuazione del Decreto D'Alema e sulla mancata realizzazione delle pregresse compensazioni;

2. ribadisce al Ministero dell'Ambiente la richiesta di esprimere parere di compatibilità ambientale negativo sull'attuazione del Master Plan di Malpensa.

Alla luce delle Integrazioni Volontarie, si riprendono ora le osservazioni sulle matrici

salute, atmosfera e paesaggio

già oggetto di un nostro intervento durante lo scorso anno.

SALUTE PUBBLICA

Si apprezza che SEA si rende disponibile ad una VIS, ma SEA si limita ad una generica dichiarazione di disponibilità, senza fornire alcun chiarimento sui tempi e sui metodi, sulle verifiche preventive e conclusive da effettuare con l'ASL. Non parla di confronto e di collaborazione con gli Enti comunali, non specifica se sarà svolta in itinere alla realizzazione dell'opera, o se sarà conclusa prima che il Ministero dell'Ambiente pronunci il giudizio di compatibilità ambientale sul Master Plan.

Si chiede pertanto al Ministero dell'Ambiente:

1. di sospendere il parere di compatibilità ambientale sul Master Plan fino a pubblicazione e valutazione della VIS da parte delle ASL territorialmente competenti;
2. di sottoporre la VIS prodotta da SEA a valutazione da parte dei Sindaci e delle Associazioni del territorio;
3. di verificare la correttezza del metodo attuato da SEA per la realizzazione della VIS, specie in relazione alla letteratura scientifica in materia d'impatto sanitario aeroportuale.

Tali misure si rendono necessarie in quanto si ritiene che SEA, dovendo giustificare le proprie finalità, applicherà metodologie poco scientifiche.

Non essendo contenuti nelle Integrazioni Volontarie dati aggiornati rispetto al SIA, si riprende l'osservazione già presentata lo scorso anno, con le opportune integrazioni.

LA PARTE DEL SIA E DELLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE DEDICATA ALLA SALUTE PUBBLICA PRESENTANO CARENZE ED OMISSIONI

Le statistiche riportate si fermano ad anni lontani, anni in cui non era oggettivamente possibile accertare decessi causati da malattie (in particolare tumori) imputabili alle ricadute sulla salute pubblica di Malpensa.

Inoltre le tabelle presentate nel SIA non hanno alcuna attinenza con un monitoraggio appropriato al caso di un aeroporto. Vengono infatti presentati dati in cui si osservano globalmente problematiche sanitarie relative alla popolazione delle province nel loro complesso, senza che il dato offerto possa consentire di verificare l'incidenza delle varie patologie a progressiva distanza dall'aeroporto e, alla medesima distanza, tra popolazione residente sotto i coni di decollo o di atterraggio e quella residente in altre aree dei medesimi comuni.

Manca inoltre l'individuazione delle patologie riscontrabili nelle aree che subiscono pesantemente l'impatto aeroportuale, come documentato dalla letteratura medica. Mancano i riferimenti alle indagini epidemiologiche svolte in alcuni comuni.

Stupisce che non sia fatto accenno all'indagine epidemiologica "Salus Domestica", un'indagine a campione svolta dall'ASL della Provincia di Varese, in collaborazione con i Medici di Medicina Generale nell'anno 2001. Il silenzio è probabilmente dovuto al fatto che la Direzione dell'ASL della provincia di Varese non ha offerto allo studio la dovuta visibilità pubblica.

In tale indagine si evidenziava che le casalinghe residenti in prima fascia soffrivano di una maggiore frequenza di cefalee, allergie e nevrosi ansiose, documentabili anche con una maggiore prescrizione di farmaci ansiolitici.

Lo studio concludeva poi banalizzando l'effettivo danno sanitario, riportando le seguenti frasi: "La quantificazione dei disturbi lamentati dà dunque peso a quelli della sfera relazionale e psicologica (insonnia, ansia, cattiva percezione delle parole etc.) ma non è sufficientemente convincente per quelli delle vie respiratorie (confermati invece dai monitoraggi ASL degli ultimi anni – nota 2012). Resta da approfondire, poi, la presenza e l'incremento rilevato delle patologie allergiche. In conclusione, la presenza dell'aeroporto ha causato una serie di disturbi soggettivi alla popolazione circostante, ma solo alcuni di questi trovano conferma diagnostica dei MMG o plausibilità con i livelli di esposizione" . E' evidente che il campione osservato avrebbe dovuto essere seguito nel tempo per gli accertamenti del caso, ma il tutto è stato dimenticato.

La frettolosa conclusione data all'indagine da parte dell'ASL (voglia di lamentela più che effettivo danno alla salute), è in aperta contraddizione con il concetto di salute secondo l'O.M.S.

La salute è definita nella costituzione dell'O.M.S. come "stato di completo benessere fisico, psichico e sociale e non semplice assenza di malattie" (Concetto finalmente espresso nelle Integrazioni Volontarie – Disponibilità di SEA alla VIS). Viene considerata un diritto riconosciuto dalla Costituzione Italiana e come tale si pone alla base di tutti gli altri diritti fondamentali che spettano alle persone.

Dopo la Salus Domestica, ci si sarebbe attesi la messa in campo di una qualche forma di monitoraggio o tutela, almeno per le fasce deboli della popolazione, ma il silenzio dei vertici dell'ASL ha messo molte persone in condizione di credere che da parte delle autorità amministrative, politiche e sanitarie, non ci fosse alcuna forma di interesse per la salute pubblica. Come è noto, la lottizzazione partitica delle cariche in ASL e ARPA è una piaga che affligge il territorio lombardo.

Il SIA parla invece dello studio HYENA, riferendo la giusta conclusione che il rumore può incidere sulla pressione arteriosa ed, in particolare, il rumore notturno degli aerei. Logica conseguenza di tale accertamento sarebbe assumere la decisione di sospendere i voli notturni, come peraltro prescritto dal DPCM del 13.12.99.

A tal proposito si ritiene opportuno segnalare che nelle zone sottoposte all'impatto dei decolli, specie voli cargo notturni, nel cuore della notte sono stati misurati con fonometri aziendali livelli di rumore fino a 130 decibel. Purtroppo i dati conclusivi della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale restituiscono "medie", quindi non rappresentano il reale disagio sopportato dalla popolazione.

Anche il SIA liquida la questione banalmente, semplicemente dicendo che il rumore degli aeromobili in fase di decollo è pericoloso tanto quanto il rumore stradale. Premesso che in un ambito di corretta valutazione ambientale tale osservazione dovrebbe portare piuttosto alla decisione di considerare il cumulo degli impatti che a sottovalutare la sofferenza umana (sotto intendendo "tanto c'è anche" il danno provocato dal rumore stradale), una volta di più si constata che il SIA esprime a ruota libera concetti senza calarli nella situazione concreta di Malpensa. Sembra proprio che l'estensore del SIA abbia lavorato solo citando leggi, studi e dati senza declinarli nella realtà oggettiva di Malpensa.

A proposito dell'indagine Hyena che permangono altri interrogativi, a cui nel tempo non si è potuto dar risposta. Come mai i risultati dello studio non sono mai stati presentati al pubblico con il giusto rilievo? Come mai non è mai stata indetta neppure una conferenza stampa?

A nostro parere, per dare valore aggiunto allo studio, pagato dalla Commissione Europea, in ordine a finalità statistiche/epidemiologiche, sarebbe stato assai più significativo effettuare un confronto puntuale tra i risultati dell'esame clinico dei volontari ad esso sottoposti e l'effettivo rumore notturno misurato dalla centralina acustica nella relativa zona di residenza durante la stessa nottata

Uno dei riscontri più importanti dello studio HYENA è l'aver provato che ad ogni innalzamento di dieci decibel, nel silenzio notturno, cresce del 14% di rischio di innalzamento della pressione arteriosa. Questo risultato conduce a conclusioni non trascurabili in campo epidemiologico.

Altro elemento altamente significativo emerso dallo studio HYENA è il dato che l'ipertensione arteriosa, provocata dal rumore aeroportuale, non si manifesta nei primi anni in cui viene subito l'impatto acustico (come abbiamo già detto, soprattutto quello notturno). In altre parole, quando una persona si abitua e, quindi, si lamenta di meno, ha già somatizzato il disagio. Questo fattore crea allerta per il futuro.

Lo scorso anno l'ASL della provincia di Varese, grazie alle sollecitazioni del Comune di Casorate Sempione e comunque facendo seguito ad altre precedenti sollecitazioni pervenute nel tempo dal CUV, ha reso nota una tabella da cui emerge chiaramente quanto ricoveri e decessi per malattie respiratorie siano assai più frequenti nei comuni del CUV che nel resto della provincia di Varese.

Infine si informa il Ministero dell'Ambiente che la nostra popolazione, pur abitando in un'area a nord dell'aeroporto pesantemente impattata dai sorvoli in fase di decollo, non ritiene affatto plausibile che la realizzazione della terza pista possa portare beneficio ambientale. SEA giustifica la terza pista affermando che l'impatto acustico diminuirà, spalmando su un'area maggiore i sorvoli. E' chiarissimo che l'obiettivo primario del gestore aeroportuale è un altro. L'incremento del settore Cargo aumenterà inesorabilmente il rumore notturno, con decolli ed atterraggi dedicati solo a questo tipo di trasporto. Gli aerei cargo sono pesanti, rumorosi, fortemente inquinanti e prevalentemente notturni. Si tenga conto che, come precedentemente segnalato, i passaggi nel cuore della notte sovente superano i 100 decibel.

Per ragioni sanitarie, si chiede pertanto al Ministero dell'Ambiente di esprimere parere di compatibilità ambientale negativo sia all'attuazione del Master Plan, sia all'aumento del traffico aereo con le due piste.

ATMOSFERA

Il SIA e le integrazioni volontarie non forniscono dati sulle emissioni specifiche degli aerei, limitandosi a SO₂, NO_x, PM₁₀, CO e idrocarburi non metanici. Come anticipato in premessa, i modelli utilizzati per stimare la futura presenza di tali inquinanti confidano in modo esagerato nella trasformazione del parco auto.

Si ribadiscono pertanto le Osservazioni già presentate lo scorso anno.

LA NATURA HA LANCIATO SEGNALI D'ALLARME INDICANDO QUANTO I
MONITORAGGI ARPA ATTUATI FINO AD OGGI NON EVIDENZIANO IL GRADO
D'INQUINAMENTO ATMOSFERICO GENERATO DAGLI AEREI

I monitoraggi presentati non offrono il quadro complessivo delle emissioni gassose degli aerei. Ci riferiamo in particolare all'assenza di alcuni indicatori relativi agli idrocarburi policiclici aromatici, al pm 2,5, ai composti organici volatili.

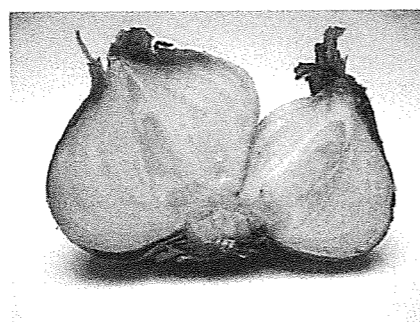
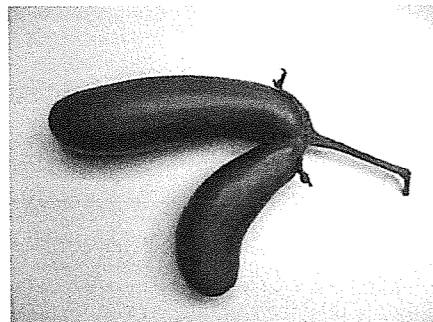
Per quanto riguarda l'accertamento della presenza di IPA nelle aree interessate dai sorvoli in fase di decollo esso è stata confermato in tre indagini:

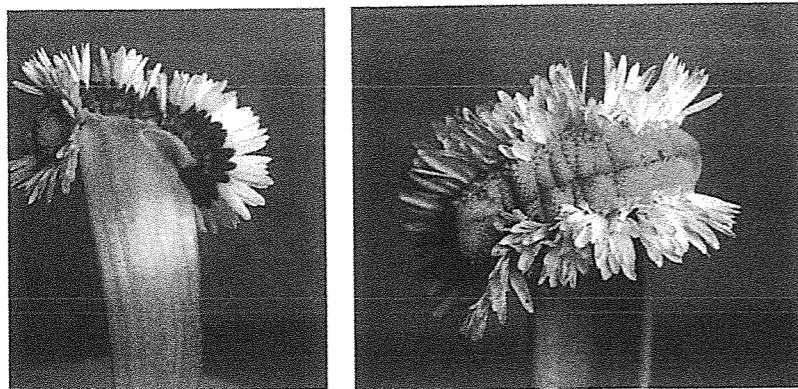
1. nei monitoraggi ambientali ordinati dal Tribunale di Milano nell'ambito della procedura giudiziaria promossa dal dott. Quintavalle (moria di querce per ricadute di particelle incombuste con conseguente apertura del caso PILOT n. 1509/10/ENVI - nota 2012),
2. nell'indagine svolta dall'Università Cattolica di Brescia per il Parco Lombardo della Valle del Ticino, presentata lo scorso mese di febbraio,
3. nel monitoraggio commissionato dal Comune di Casorate Sempione alla Costech International di Pioltello, azienda certificata ISO 9001.

Va segnalato a codesta stimata Commissione VIA che i campionamenti delle indagini ai punti 2 e 3 riguardano periodi di limitata attività aeroportuale (2010), pertanto non offrono la visione dell'impatto atmosferico causato dall'aeroporto negli anni pregressi, che indubbiamente è stato molto più elevato di quanto emerge da tali recenti analisi.

Per il passato e per ciò che concerne la presenza di IPA nell'aria e nel suolo, la nostra Associazione, possiede una testimonianza significativa.

Avendo constatato l'anomala presenza di fiori, frutti e verdure con mutazioni genetiche nell'area dei decolli di Malpensa, proprio nei primissimi anni dopo l'apertura di Malpensa 2000 mentre negli anni precedenti non erano state riscontrate, la nostra Associazione ha ritenuto opportuno osservare il fenomeno ed effettuare le opportune segnalazioni agli enti competenti per tale problematica.





Rassegna fotografica che documenta la mutagenità ambientale dovuta agli effetti genotossici di sostanze inquinanti rilasciate dagli aerei in fase di decollo

La ricerca per la comprensione del fenomeno del pluriflore è documentata nel dossier ***“Può una piccola margherita ergersi contro un grande aeroporto? La ricerca delle cause della mutagenità ambientale nell’area dei decolli di Malpensa”*** allegato alle osservazioni inviate lo scorso anno. Dalla lettura dello stesso emerge la scrupolosità con cui la nostra associazione ha ricercato ogni possibile causa, evitando comportamenti allarmistici, e senza voler aprioristicamente imputarne la causa all’aeroporto. Tuttavia l’evidenza degli IPA nei cieli e sui suoli di Malpensa è ormai documentata con analisi di laboratorio.

Sulla questione degli idrocarburi, segnaliamo la particolare situazione del SIC “Paludi di Arsago”, rotta 358, per la quale le Integrazioni Volontarie, in modo più chiaro del SIA, prevedono una sensibile crescita dei volumi di traffico.

Immagini del SIC, a sinistra segni di degrado



PAESAGGIO

Sull'aspetto “paesaggio” le Integrazioni Volontarie compiono qualche passo in avanti.

DALLE PAGINE DEL SIA INFATTI TRASPARIVA NETTAMENTE LA VOLONTA' DI NON RICONOSCERE GLI ELEMENTI RAPPRESENTATIVI DELLA CULTURA DEL TERRITORIO E LA SUA STORIA.

SEA ha effettivamente preso atto della nostra Osservazione, di seguito parzialmente riportata.

L'analisi effettuata dal SIA sul tema “Natura, Cultura, Storia ed Archeologia, è inaccettabile secondo i principi della Convenzione Europea per il Paesaggio . Si può anzi affermare che il peso insediativo dell'aeroporto e l'incidenza delle trasformazioni territoriali messe in atto dallo stesso appaiano, dalle pagine del SIA, assolutamente trascurabili ed irrilevanti. Analizzando lo studio, si ha la conferma inequivocabile che Il Master Plan va fortemente nella direzione di cancellare il carattere dei luoghi, la loro identità culturale e l'esser filtro della memoria.

*SEA diventa proprietaria di un **suolo demaniale, un bene pubblico e comune**, ed appropriandosi del suolo fa tabula rasa di ogni elemento narrativo della storia passata ivi presente.*

Prende corpo nel SIA lo svilimento dell'area del GAGGO, descritto con il linguaggio solitamente usato per rappresentare le aree degradate. Mai si descrive VIA GAGGIO per quello che è:

museo all'aperto della civiltà contadina, esposizione di reperti bellici della seconda guerra mondiale, vecchie piste di aerei militari percorribili per decine di km, cimeli vari, fra i quali l'augurio di Gabriele D'Annunzio al Campo della Promessa.

La via che lo attraversa è molto antica. Probabilmente di origine romana, fu assai frequentata in epoca altomedievale. Romane e medievali sono pure altre vie che s'incrociano tra Lonate e il porto. La discesa al fiume è straordinaria, ricca di fascino e di suggestione, con testimonianze di varie epoche che narrano un passato di vita e di lavoro.

Sotto l'aspetto naturalistico è di notevole pregio: ospita l'ultimo lembo di brughiera a sud delle Alpi, ed è snodo essenziale della Rete Natura 2000.

Effettivamente le integrazioni volontarie offrono una visuale dell'area più dignitosa e riportano le informazioni fornite dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici, ma non tengono conto che di fatto NELL'AREA VERDE ATTORNO A MALPENSA ESISTE UN VERO E PROPRIO PARCO STORICO-ARCHEOLOGICO, già oggi ampiamente frequentato, ma che potrà in futuro essere al meglio sfruttato per finalità di turismo sostenibile, alla portata della città di Milano e della grande conurbazione che la circonda.

Sebbene sia possibile controllare gli scavi durante le fasi di cantiere, noi crediamo che il suolo **non** consumato sia il miglior custode delle preziosità ancora contenute, da lasciare alle generazioni future. L'Italia che verrà lo saprà riportare alla luce, valorizzare, conservare e godere al meglio!

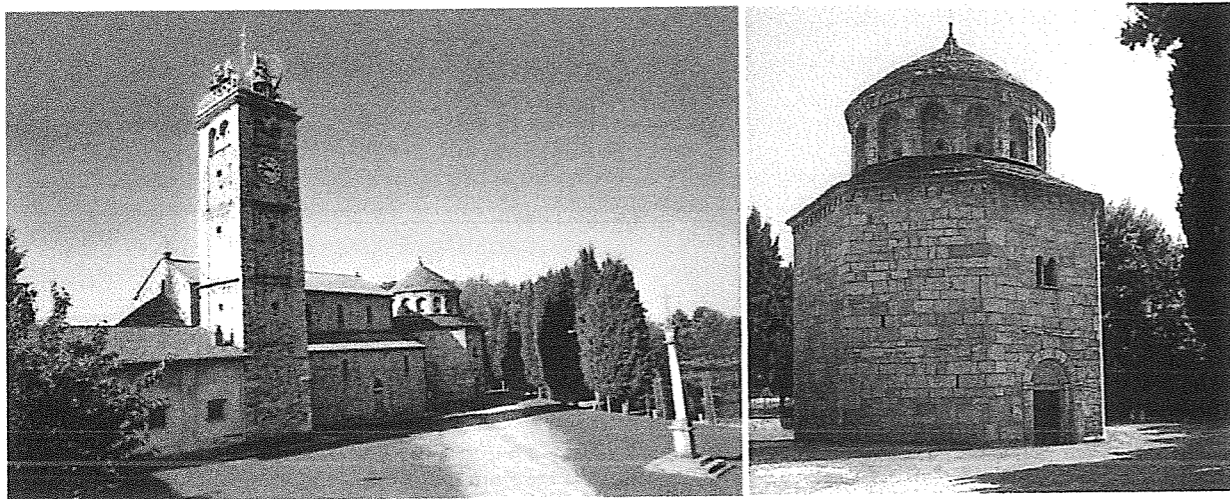
Non è difficile immaginare che nell'arco degli ultimi 60-70 anni, sia andato perduto un ingente patrimonio storico ed archeologico. Ci accorgiamo oggi che, per render funzionante un'infrastruttura con finalità economiche e trasportistiche sfruttabili per un periodo di soli alcuni decenni (nota: solo di tre anni per l'ampliamento di Malpensa 2000), sono state disperse testimonianze antiche più di tremila anni.

Fortunatamente attorno all'aeroporto le preziosità sono ancora tante.

Siamo sulla preistorica VIA che collegava Capo Nord con Capo Passero. In rapida successione abbiamo i grandi massi coppedati, i reperti dell'età del Bronzo, i Cromlech, i tumuli delle civiltà del Protogolasecca e di Golasecca, le ville romane, l'epoca longobarda, il medioevo, i monumenti romanici, l'età di Leonardo e dei navigli. Da qui passavano i marmi di Candoglia per la costruzione del Duomo di Milano. E poi le misurazioni degli astronomi di Brera, l'età delle grandi innovazioni tecnico-scientifiche con l'Ipposidra del Cattaneo, le testimonianze del confine austro-ungarico e delle grandi bonifiche, i primi esperimenti del volo, più di 40 km. di piste ad uso dell'aviazione tedesca, la trincea lungo la costa, i segni della civiltà contadina. E molto, molto altro ancora da riportare alla luce... Tutto questo nello straordinario contesto naturale della Valle del Ticino.

Auspichiamo che l'intera area sia sottoposta a rigida tutela e segnaliamo che **il mascheramento dell'aeroporto con interventi di piantumazione come indicato da SEA, non è misura sufficiente per garantire la conservazione del paesaggio, in quanto il degrado della**

vegetazione per l'inquinamento atmosferico e il disturbo causato dall'inquinamento acustico privano l'area della sua fruibilità.



I monumenti romanici di Arsago Seprio, a circa 3 km dal sedime aeroportuale, a rischio per le vibrazioni acustiche e le ricadute dei gas degli aerei

SEA ha preso atto anche della seguente nostra Osservazione:

Va detto per inciso che, essendo un corridoio biologico, non è da escludere in futuro l'ingresso di animali selvatici e soprattutto di volatili all'interno del sedime, arrecando disturbo alle operazioni di volo (casistica incidente bird strike).

SEA ha posto rimedio all'omissione inserendo l'Allegato "Rischio di impatto con volatili – Ricerca naturalistico Ambientale"

Per una Associazione con finalità di tutela della natura rimane sconcertante il fatto che in suddetto studio si ribalta il concetto di valutazione, ovvero:

anziché valutare l'impatto causato dall'aeroporto sul più importante corridoio biologico che collega la zona marittima al cerchio alpino, viene valutato l'impatto che la biodiversità ha sull'aeroporto.

Infine vengono presentate soluzioni allarmanti.

La valle del Ticino è la rotta per gli uccelli migratori che dall'Africa si spostano verso i paesi d'oltralpe, è un provvidenziale passaggio naturale per i mammiferi che si spostano verso nord, a causa del cambiamento climatico (la netta e insuperabile frammentazione della Lombardia, da est a ovest, è evidente a chiunque percorra le autostrade lombarde). Per quest'area delicata, lo studio sostiene la necessità di adottare misure che impediscano l'accesso al sedime e al suo spazio aereo

per nulla accettabili (ad esempio arbusti velenosi), che possono gravemente compromettere la funzionalità dei corridoio stesso.

Si segnala che, nel film documentario, andato in onda su RAI STORIA alle ore 23 dello scorso 15 luglio dal titolo "Il castello", interamente girato entro il perimetro di Malpensa, appaiono riprese di una persona che spara ai volatili con il fucile. Che cosa spara? In che modo SEA è riuscita a contenere il numero dei casi di bird strike?

Purtroppo SEA è rimasta indifferente alla richiesta di tutela della Cascina Malpensa presentata lo scorso anno.

I programmi di SEA prevedono l'eliminazione persino del nucleo storico da cui si è originata la Malpensa. E' infatti previsto nei programmi di SEA l'abbattimento della storica CASCINA MALPENSA, in località CASE NUOVE nel comune di Somma Lombardo, già parte integrante del sedime aeroportuale.

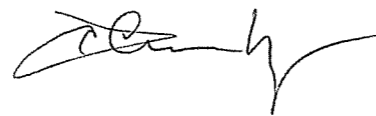
La nostra Associazione, che nel corso degli anni è più volte intervenuta a tutela di beni architettonici e paesaggistici, ha più volte segnalato alle Autorità regionali la sconvenienza del progetto ed ha inviato a SEA la richiesta non di demolire, ma di restaurare. A tale comunicazione, SEA non ha dato risposta. E pensare che ne trarrebbe grande risalto nel campo della pubblica immagine. Quale altro aeroporto al mondo può vantare una storia così ricca ed interessante?

Alla luce di quest'ultima semplice constatazione, concludiamo affermando che, poiché a quanto pare è forte la volontà di cancellare persino la storia della stessa Malpensa, non c'è ragione di ritenere che SEA possa fornire garanzie di rispetto e di tutela per la storia, la cultura, il paesaggio ed i beni di questi luoghi.

A nome dell'Associazione

Amici della Natura ad Arsago

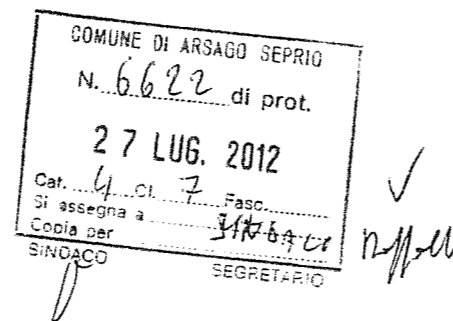
Luigi Ielmini



Allegato alla delibera G.C.
n. 101 del 31.07.2012
IL SINDACO IL SEGRETARIO
FAS FAVIAGNOLI FAS TORRE
Vilcher Andreotti

Allegato 7

Membro della Commissione comunale Malpensa
a rappresentanza della Lista "Arsago Democratica"



Arsago Seprio, 27 luglio 2012

Al Sindaco di Arsago Seprio
SEDE

Oggetto: osservazioni Master Plan

In relazione alle Osservazioni da presentare per le Integrazioni Volontarie presentate da SEA ed illustrate da Lei nel corso dell'ultima riunione della Commissione, viste le Integrazioni stesse comunico quanto segue:

1. confermo il mio parere contrario ad una eventuale terza pista, che sarebbe del tutto inutile e comprometterebbe un'altra fetta di territorio da preservare;
2. la quantità di aree che SEA sostiene di aver piantumato a titolo di mitigazione/compensazione ambientale non appare assolutamente reale e necessita di un riscontro effettivo sul territorio;
3. a mio parere sarebbe ora di decidere in maniera definitiva il ruolo dell'aeroporto di Malpensa che, sulla scorta dei lavori in corso, sembra assumere sempre più un ruolo commerciale che di trasporto passeggeri.

Resto altresì del parere che la Valutazione d'impatto Ambientale in fase di discussione presso il Ministero non evidenzierà tutte le problematiche territoriali ed infrastrutturali che sarebbero potute emergere, invece, con la Valutazione Ambientale Strategica.

La complessità della materia meriterebbe una maggior disponibilità di tempo per una disamina accurata e puntuale di tutti gli aspetti.

La ringrazio per l'attenzione e porgo cordiali saluti.

Vilcher Andreotti