



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

E. prot DVA - 2013 - 0004408 del 19/02/2013

Comitato contro i disagi causati da Malpensa 2000

Varallo Pombia, 14 febbraio 2013

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

PEC:

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

**Ogg.: Valutazione di Impatto Ambientale Nuovo Master Plan aeroportuale Malpensa
OSSERVAZIONI Febbraio 2013 ai CHIARIMENTI di SEA**

A seguito delle Osservazioni Luglio 2011 presentate ai sensi dell'Art. 26 del Dlgs 152/06 e s.m.i. al nuovo *Master Plan* aeroportuale dell'aeroporto di Malpensa -Prot. MATTM n. 18809 del 28.07.2011- e alle successive Osservazioni Luglio 2012 alle *Integrazioni volontarie* di SEA inviate con lettera del 25.07.2012, con la presente trasmettiamo le nostre nuove Osservazioni COVEST Febbraio 2013 ai *Chiarimenti* di SEA - *Documentazione Novembre 2012*.

Cordiali saluti

Elena Strohmenger
Presidente

Recapito:

Elena Strohmenger
Via Splée 9
28050 Pombia
Tel. 0321 957755 Fax 0321 956138
Cell 3487816751
Mail: covestonlus@gmail.com
covest@pec.intercom.it



COVEST Onlus
Via Simonetta, 3 - 28040 Varallo Pombia (NO)
Telefono 0321 957755 - Fax 0321 956138 Cell. 348.7816751

Panella Monica

Da: Covest Onlus [covest@pec.intercom.it]
Inviato: giovedì 14 febbraio 2013 18.18
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Procedura VIA Master Plan Malpensa - Osservazioni COVEST Febbraio 2013 ai "Chiarimenti" SEA

Allegati: 130214 Osservazioni a MATTM.pdf; Osservazioni ai Chiarimenti.pdf; ATT00099.txt



130214 Osservazioni ai Chiarimenti.pdf; ATT00099.txt
razioni a MATTMChiarimenti.pdf..

Panella Monica

Da: Per conto di: covest@pec.intercom.it [posta-certificata@twtcert.it]
Inviato: giovedì 14 febbraio 2013 18.22
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Procedura VIA Master Plan Malpensa - Osservazioni COVEST
Febbraio 2013 ai "Chiarimenti" SEA
Firmato da: posta-certificata@twtcert.it

Allegati: Procedura VIA Master Plan Malpensa - Osservazioni COVEST Febbraio 2013 ai
"Chiarimenti" SEA; daticert.xml



Procedura VIA daticert.xml
aster Plan Malp

Messaggio di posta certificata
Il giorno 14/02/2013 alle ore 18:22:03 (+0100) il messaggio
"Procedura VIA Master Plan Malpensa - Osservazioni COVEST Febbraio 2013 ai
"Chiarimenti" SEA" è stato inviato da "covest@pec.intercom.it"
indirizzato a:
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Il messaggio originale è incluso in allegato.
Identificativo messaggio: AF4E86E4-FBE7-2057-323A-27FE5D9EC2AA@twtcert.it



Comitato contro i disagi causati da Malpensa 2000

Varallo Pombia, 14 febbraio 2013

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

PEC:

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

**Ogg.: Valutazione di Impatto Ambientale Nuovo Master Plan aeroportuale Malpensa
OSSERVAZIONI Febbraio 2013 ai CHIARIMENTI di SEA**

A seguito delle Osservazioni Luglio 2011 presentate ai sensi dell'Art. 26 del Dlgs 152/06 e s.m.i. al nuovo *Master Plan* aeroportuale dell'aeroporto di Malpensa -Prot. MATTM n. 18809 del 28.07.2011- e alle successive Osservazioni Luglio 2012 alle *Integrazioni volontarie* di SEA inviate con lettera del 25.07.2012, con la presente trasmettiamo le nostre nuove Osservazioni COVEST Febbraio 2013 ai *Chiarimenti* di SEA – *Documentazione Novembre 2012*.

Cordiali saluti

Elena Strohmenger
Presidente

Recapito:

Elena Strohmenger
Via Splée 9
28050 Pombia
Tel. 0321 957755 Fax 0321 956138
Cell 3487816751
Mail: covestonlus@gmail.com
covest@pec.intercom.it

COVEST Onlus
Via Simonetta, 3 - 28040 Varallo Pombia (NO)
Telefono 0321 957755 - Fax 0321 956138 Cell. 348.7816751

C.OVES.T

AEROPORTO DI MALPENSA

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

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



Febbraio 2013

OSSERVAZIONI E PARERI

Varallo Pombia, febbraio 2013

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

e p.c.

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

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

C.OVES.T Onlus - Via Simonetta, 3 - 28040 Varallo Pombia
www.covest.org - www.covest.wordpress.com
[covestonlus@gmail](mailto:covestonlus@gmail.com)

INTRODUZIONE

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

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

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

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

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

Segnaliamo che, pur fornendo per la seconda volta un volume integrativo di dati ed elaborazioni quantitativamente rilevanti, dal punto di vista qualitativo i *Chiarimenti*, nei risultati proposti sui temi affrontati, non solo continuano a essere carenti e contraddittori, ma anche strumentalmente fuorvianti.

Queste nostre Osservazioni vogliono dimostrare tale affermazione, analizzando i cosiddetti 'chiarimenti' relativi alla movimentazione di aeromobili e all'inquinamento acustico.

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

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

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

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

QUANTITA' MOVIMENTI

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

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

Allegato 4 pagina 127 Percentuali di movimenti per pista previste

Testata Pista	Scenario Intermedio		Scenario Futuro	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
17L	-	-	-	-
17R	-	2.2%	-	1.5%
35L	17.6%	26.1%	11.2%	17.0%
35R	32.4%	21.6%	20.8%	14.1%
35New	N.P.	N.P.	18.0%	17.4%

Tabella 7-1 Percentuale di utilizzo piste scenario intermedio - scenario futuro

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

2.2 DEFINIZIONE DEI DATI DI OPERATIVITÀ AEROPORTUALE

Le analisi di rumorosità condotte hanno preso in considerazione i due seguenti scenari:

- lo *Scenario Intermedio corrispondente ad un ipotetico scenario a congestione con due piste in esercizio a cui corrispondono 886 movimenti/giorno per peak day e 741 movimenti/giorno per composite day (giorno medio nelle tre settimane più trafficate);*
- lo *Scenario Futuro con il Nuovo Master Plan Aeroportuale a regime e tre piste operative, a cui corrispondono 1300 movimenti/giorno per peak day e 1104 movimenti/giorno per composite day.*

A differenza di quanto analizzato nello studio MITRE, per conformità ai dati di input utilizzati in fase di analisi degli impatti sulla componente atmosferica, i movimenti totali sono stati ridistribuiti su 4 tipologie di aeromobili, riportate in *Tabella 2.1*, e raggruppati successivamente nelle tre categorie di aeromobili (*Regional, Narrow Body e Wide Body*).

Distribuzione dei movimenti per categoria di aeromobile

scenario intermedio

Tabella 2.2 *Distribuzione dei Movimenti per Categoria di Aeromobile. Scenario Intermedio*

Categoria	Periodo diurno		Periodo notturno	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
Narrow Body	236	236	35	35
Regional	95	95	14	14
Wide Body	55	55	8	8

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

scenario futuro

Tabella 2.3 *Distribuzione dei Movimenti per Categoria di Aeromobile. Scenario Futuro*

Categoria	Periodo diurno		Periodo notturno	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
Narrow Body	346	346	51	51
Regional	139	139	21	21
Wide Body	81	81	12	12

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

Percentuali di utilizzo delle piste per categoria di aeromobile

scenario intermedio

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

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
17L	-*	-*	-*	-*
17R	-*	4,46%	-*	4,47%
35L	35,11%	52,28%	35,11%	52,28%
35R	64,89%	43,25%	64,89%	43,25%

**Non sono previsti decolli/atterraggi su questa pista per la categoria considerata.*

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totali x pista	
	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli
17L						
17R		2,81		16,99		19,80
35L	22,12	32,94	133,42	198,66	155,54	231,60
35R	40,88	27,25	246,58	164,35	287,46	191,60

scenario futuro

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

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
17L	-*	-*	-*	-*
17R	-*	4,46%	-*	2,65%
35L	35,06%	52,30%	20,40%	31,00%
35R	64,94%	43,24%	37,70%	25,65%
35New	-*	-*	41,90%	40,70%

**Non sono previsti decolli/atterraggi su questa pista per la categoria considerata.*

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totali x pista	
	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli
17L						
17R		4,15		14,76		18,91
35L	32,61	48,64	113,63	172,67	146,23	221,31
35R	60,39	40,21	209,99	142,87	270,38	183,08
35 New			233,38	226,70	233,38	226,70

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

Elaborazione dati Allegato Modellistico 1						
Tabella 1 -Scenario Intermedio Tre Settimane di Maggior Traffico						
OP_TYPE	RWY_ID	OPS_DAY	OPS_EVE	OPS_NIGHT	Totale	
D	17R	3,01	0,00	39,36	42	
A	35L	175,06	0,00	37,48	213	
D	35L	223,86	0,00	3,55	227	
A	35R	210,85	0,00	19,52	230	
D	35R	161,22	0,00	12,09	173	
Decolli		388,10	0,00	55,00	443	
Atterraggi		385,90	0,00	57,00	443	
Totale movimenti					886,00	
Dovrebbero essere					741	
Tabella 2 -Scenario Futuro Tre Settimane di Maggior Traffico						
OP_TYPE	RWY_ID	OPS_DAY	OPS_EVE	OPS_NIGHT	Totale	
D	17R	2,42		53,06	55	
A	35L	116,99		53,87	171	
D	35L	177,76	0,00	0,46	178	
A	35N	193,60	0,00	28,80	222	
D	35N	155,15	0,00	10,20	165	
A	35R	255,41	0,00	1,33	257	
D	35R	231,67	0,00	20,28	252	
Decolli		567,00	0,00	84,00	651	
Atterraggi		566,00	0,00	84,00	650	
Totale movimenti					1301,00	
Dovrebbero essere					1104	
Tabella 3 -Scenario Intermedio Giorno di Picco						
OP_TYPE	RWY_ID	OPS_DAY	OPS_EVE	OPS_NIGHT	Totale	
D	17R	3,01	0,00	39,36	42	
A	35L	120,94	0,00	56,11	177	
D	35L	166,63	0,00	0,23	167	
A	35R	264,06	0,00	0,89	265	
D	35R	220,12	0,00	15,62	236	
Decolli		389,76	0,00	55,20	445	
Atterraggi		385,00	0,00	57,00	442	
Totale movimenti					886,96	
Tabella 4 -Scenario Futuro Giorno di Picco						
OP_TYPE	RWY_ID	OPS_DAY	OPS_EVE	OPS_NIGHT	Totale	
D	17R	2,35	0,00	53,05	55	
A	35L	117,87	0,00	53,86	172	
D	35L	177,86	0,00	0,47	178	
A	35N	194,00	0,00	28,80	223	
D	35N	155,18	0,00	10,20	165	
A	35R	255,13	0,00	1,34	256	
D	35R	223,90	0,00	20,28	244	
Decolli		559,29	0,00	84,00	643	
Atterraggi		567,00	0,00	84,00	651	
Totale movimenti					1294,29	
Dovrebbero essere					1300	

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

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

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

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

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

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

Elaborazione tabella 7-1 Allegato 4 pagina 127								
Testata pista	Scenario intermedio				Scenario futuro			
	Arrivi		Partenze		Arrivi		Partenze	
	%	Quantità	%	Quantità	%	Quantità	%	Quantità
17L								
17R			2,2	19,492			1,5	19,5
35L	17,6	155,936	26,1	231,246	11,2	145,6	17	221
35R	32,4	287,064	21,6	191,376	20,8	270,4	14,1	183,3
35 New					18	234	17,4	226,2
Totali		443		442,114		650		650

NB. Gli scenari corrispondono ai movimenti/giorno per peak day

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

Confronti scenario intermedio										
OP_TYPE	RWY_ID	Allegato 4 pagina 127			Tab. 1 -Scenario Intermedio Tre Settimane			Tab. 3 -Scenario Intermedio di Picco		
		Arrivi	Partenze	Totali x pista	Arrivi	Partenze	Totali x pista	Arrivi	Partenze	Totali x pista
D	17R		19,49	19,49		42,37	42,37		42,37	42,37
A	35L	155,94			212,54			177,05		
D	35L		231,25	387,18		227,41	439,95		166,86	343,91
A	35R	287,06			230,37			264,95		
D	35R		191,38	478,44		173,31	403,68		235,73	500,68
Decolli			442,11			443,10			444,96	
Atterraggi		443,00			443,00			442,00		
Movimenti Totali				885,11			886,00			886,96
Dovrebbero essere 741										

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

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

Differenza fra quanto ipotizzato nell' allegato 4 pagina 127 e quanto utilizzato come input dell' allegato modellistico 1 - Tabella 3

OP_TYPE	RWY_ID	Allegato 4 pagina 127			Differenza tab 3 dati imput			Tab. 3 -Scenario Intermedio di Picco		
		Arrivi	Partenze	Totali x pista	Arrivi	Partenze	Totali x pista	Arrivi	Partenze	Totali x pista
D	17R		19,49	19,49		22,88	22,88		42,37	42,37
A	35L	155,94			21,11			177,05		
D	35L		231,25	387,18		-64,39	-43,27		166,86	343,91
A	35R	287,06			-22,11			264,95		
D	35R		191,38	478,44		44,36	22,24		235,73	500,68
Decolli			442,11			2,85			444,96	
Atterraggi		443,00			-1,00			442,00		
Movimenti Totali				885,11			1,85			886,96

Considerazioni:

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

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

Confronti scenario futuro

OP_TYPE	RWY_ID	Allegato 4 pagina 127			Tab. 2 -Scenario Futuro Tre Settimane			Tab. 4 -Scenario Futuro di Picco		
		Arrivi	Partenze	Totali x pista	Arrivi	Partenze	Totali x pista	Arrivi	Partenze	Totali x pista
D	17R		19,50	19,50		55,48	55,48		55,40	55,40
A	35L	145,60			170,85			171,72		
D	35L		221,00	366,60		178,22	349,08		178,33	350,05
A	35N	234,00			222,40			222,80		
D	35N		226,20	460,20		165,35	387,75		165,38	388,18
A	35R	270,40			256,75			256,48		
D	35R		183,30	453,70		251,95	508,70		244,18	500,65
Decolli			650,00			651,00			643,29	
Atterraggi		650,00			650,00			651,00		
Movimenti Totali				1300,00			1301,00			1294,29
					Dovrebbero essere 1104					

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

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

OP_TYPE	RWY_ID	Allegato 4 pagina 127			Differenza tab. 4 dati imput			Tab. 4 -Scenario Futuro di Picco		
		Arrivi	Partenze	Totali x pista	Arrivi	Partenze	Totali x pista	Arrivi	Partenze	Totali x pista
D	17R		19,50	19,50		35,90	35,90		55,40	55,40
A	35L	145,60			26,12			171,72		
D	35L		221,00	366,60		-42,67	-16,55		178,33	350,05
A	35N	234,00			-11,20			222,80		
D	35N		226,20	460,20		-60,82	-72,02		165,38	388,18
A	35R	270,40			-13,92			256,48		
D	35R		183,30	453,70		60,88	46,95		244,18	500,65
Decolli			650,00			-6,71			643,29	
Atterraggi		650,00			1,00			651,00		
Movimenti Totali				1300,00			-5,71			1294,29

Considerazioni:

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

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

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

OP_TYPE	RWY_ID	Allegato 4 pagina 127		Tab. 4 -Scenario Futuro di Picco		Differenza imput	
		Decolli		Decolli		Decolli	
D	17R	19,5		55,4		35,9	
D	35L	221		178,33		-42,67	
D	35N	226,2		165,38		-60,82	
D	35R	183,3		244,18		60,88	
		Totale Piemonte	466,7	Totale Piemonte	399,11		
		Totale Lombardia	183,3	Totale Lombardia	244,18		
		Totale	650	Totale	643,29		
		%Piemonte	71,80%	%Piemonte	62,04%		
		% Lombardia	28,20%	% Lombardia	37,96%		

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

CATEGORIE DI AEROMOBILI

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

Tabella 4 -Scenario Futuro Giorno di Picco

OP_TYPE	RWY_ID	GROUP_ID	OPS_DAY	OPS_EVE	OPS_NIGHT	Totali
D	17R	Totale	2,35	0,00	53,05	55,40
D	17R	NB	2,35	0,00	25,50	27,85
D	17R	R	0,00	0,00	21,00	21,00
D	17R	WB	0,00	0,00	6,55	6,55
A	35L	Totale	117,87	0,00	53,86	171,72
A	35L	NB	65,74	0,00	30,60	96,34
A	35L	R	26,13	0,00	12,60	38,73
A	35L	WB	25,99	0,00	10,66	36,65
D	35L	Totale	177,86	0,00	0,47	178,33
D	35L	NB	83,43	0,00	0,00	83,43
D	35L	R	46,70	0,00	0,00	46,70
D	35L	WB	47,72	0,00	0,47	48,19
A	35N	Totale	194,00	0,00	28,80	222,80
A	35N	NB	138,40	0,00	20,40	158,80
A	35N	R	55,60	0,00	8,40	64,00
A	35N	WB				0,00
D	35N	Totale	155,18	0,00	10,20	165,38
D	35N	NB	99,58	0,00	10,20	109,78
D	35N	R	55,60	0,00	0,00	55,60
D	35N	WB				0,00
A	35R	Totale	255,13	0,00	1,34	256,48
A	35R	NB	141,86	0,00	0,00	141,86
A	35R	R	57,27	0,00	0,00	57,27
A	35R	WB	56,01	0,00	1,34	57,35
D	35R	Totale	223,90	0,00	20,28	244,18
D	35R	NB	152,92	0,00	15,30	168,22
D	35R	R	36,70	0,00	0,00	36,70
D	35R	WB	34,28	0,00	4,98	39,26

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

Previsioni SEA e incongruenze

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

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
17L	-*	-*	-*	-*
17R	-*	4.46%	-*	2.65%
35L	35.06%	52.30%	20.40%	31.00%
35R	64.94%	43.24%	37.70%	25.65%
35New	-*	-*	41.90%	40.70%

**Non sono previsti decolli/atterraggi su questa pista per la categoria considerata.*

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totali x pista	
	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli
17L						
17R		4,15		14,76		18,91
35L	32,61	48,64	113,63	172,67	146,23	221,31
35R	60,39	40,21	209,99	142,87	270,38	183,08
35 New			233,38	226,70	233,38	226,70

Differenze tra tabella 2.5 e dati modellistici tab.4

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body		Totali x pista	
	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli	Arrivi	Decolli
17L						
17R		2,40		34,09		36,50
35L	4,04	-0,45	21,44	-42,54	25,49	-42,98
35R	-3,04	-0,96	-10,86	62,05	-13,91	61,09
35 New			-10,58	-61,32	-10,58	-61,32

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

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

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

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

Sostanzialmente le differenze riguardano Regional e Narrow Body.

Tabella 2.3 *Distribuzione dei Movimenti per Categoria di Aeromobile. Scenario Futuro*

Categoria	Periodo diurno		Periodo notturno	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
Narrow Body	346	346	51	51
Regional	139	139	21	21
Wide Body	81	81	12	12

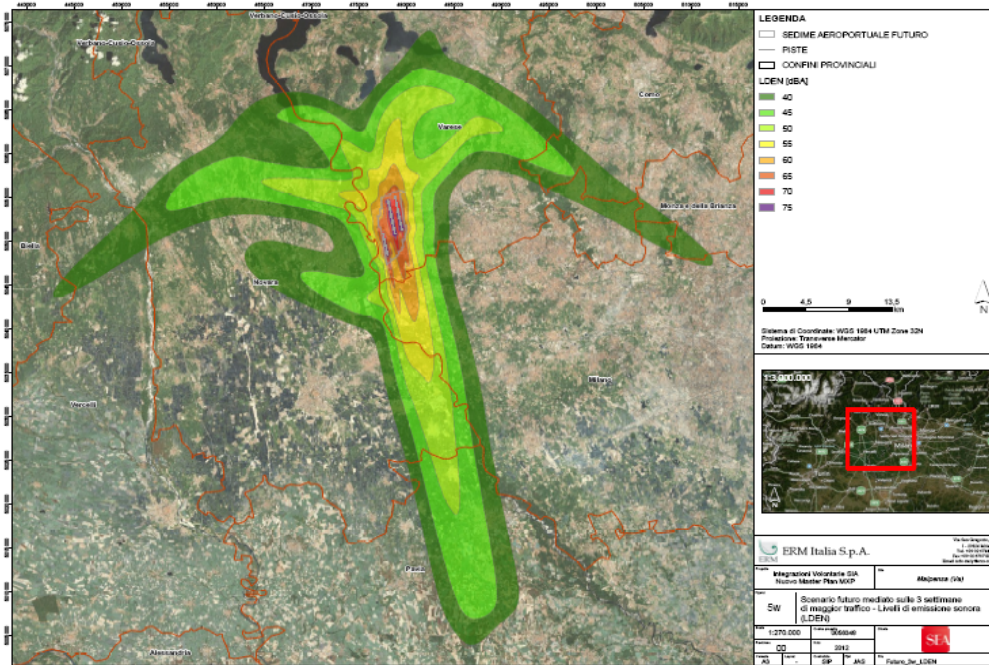
Totale movimenti	1300
Totale Narrow Body	794
Totale Regional	320
Totale Wide Body	186

Differenze tra tabella 2.3 e dati modellistici tab.4				
Tabella 2.3		Dati modellistici		Differenza
Totale movimenti	1300	Totale movimenti	1294	-5,71
Totale Narrow Body	794	Totale Narrow Body	786,3	-7,71
Totale Regional	320	Totale Regional	320	0,00
Totale Wide Body	186	Totale Wide Body	188	2,00

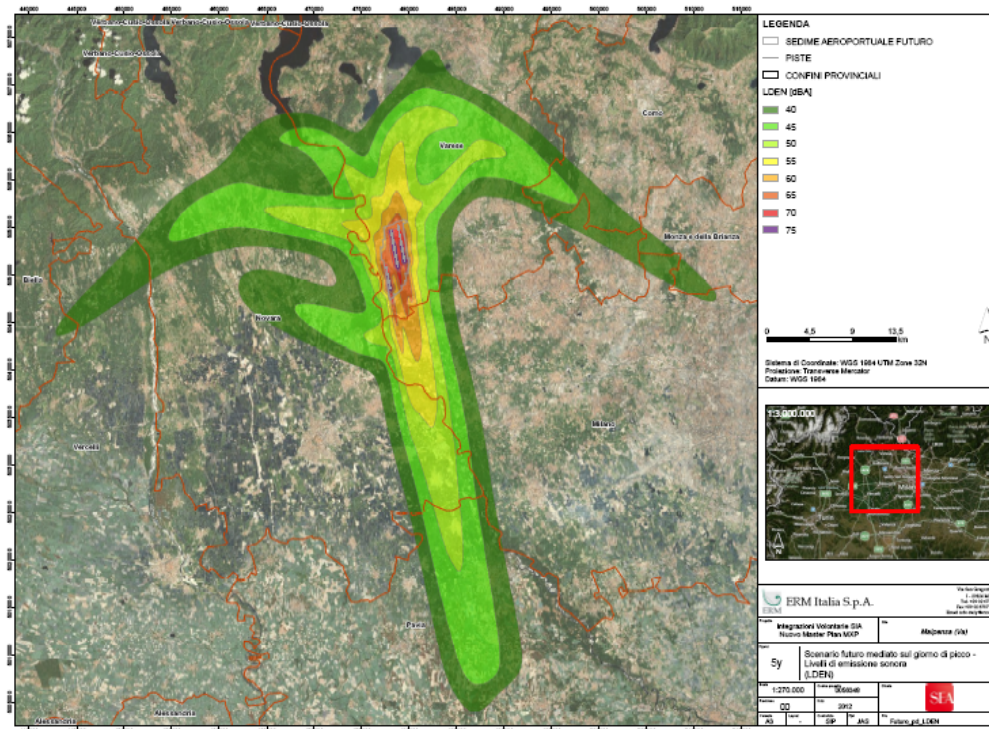
ISOFONICHE

Analisi delle isofoniche da Modello INM Allegato 1 scenario futuro

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



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



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

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

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

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

- per la pista 17R sono stati modellizzati 36 decolli in più.
- per la pista 35L sono stati modellizzati 26 arrivi in più e 43 decolli in meno.
- per la pista 35R sono stati modellizzati 14 arrivi in meno e 61 decolli in più.
- per la pista 35 New sono stati modellizzati 10 arrivi in meno e 61 decolli in meno.

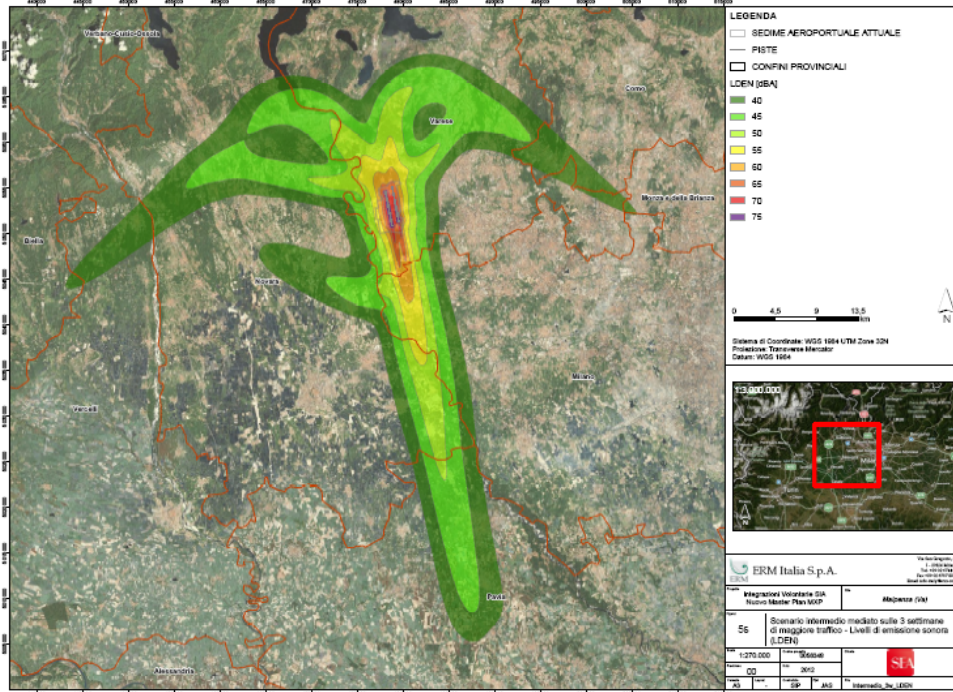
Le differenze riguardano sostanzialmente Regional e Narrow Body.

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

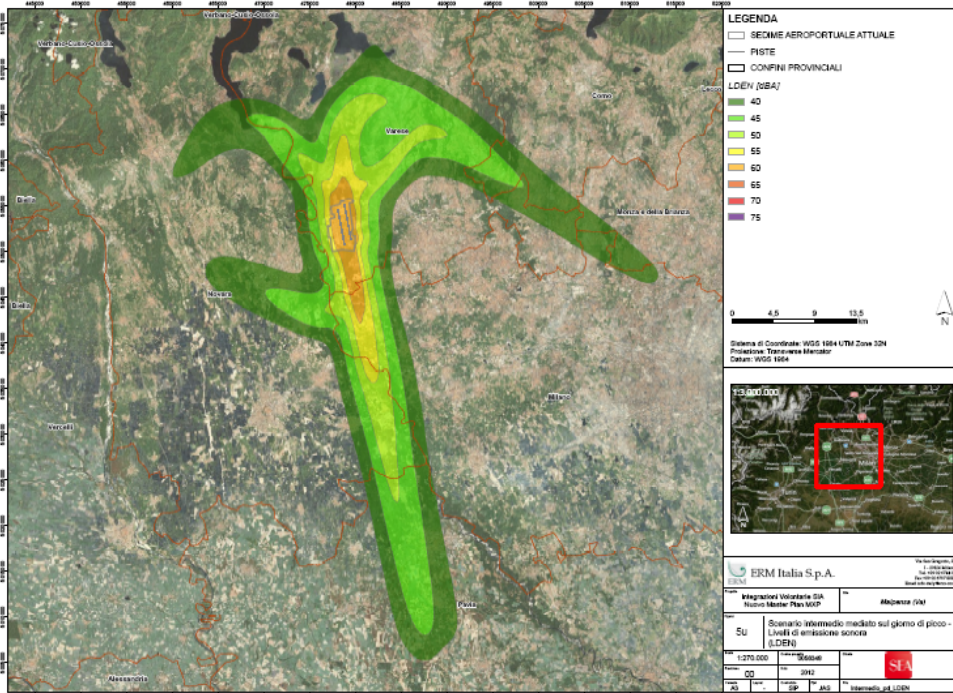
A nostro parere troviamo difficile credere che ciò sia dovuto a un errore (le quantità totali dei movimenti sostanzialmente coincidono) ma pensiamo si tratti piuttosto di un risultato voluto.

Analisi delle isofoniche da modello INM Allegato 1 scenario intermedio

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



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



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

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

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

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

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

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

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

Ulteriori carenze e omissioni sul tema rumore

Tabella 6.1 Identificazione Recettori Sensibili e Stima Popolazione sottesa all'Isofonica $Leq=45$ dBA per il Periodo Diurno

Scenario		Popolazione Stimata	Recettori sensibili identificati	Area [km2]
Scenario Intermedio	Composite day	221.669	29 scuole 2 ospedali 2 case di riposo	439,5
	Peak day	238.210	14 scuole 2 ospedali 2 case di riposo	373
Scenario Futuro	Composite day	269.398	30 scuole 3 ospedali 2 case di riposo	555,7
	Peak day	269.368	30 scuole 3 ospedali 2 case di riposo	555,9

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

Scenario intermedio

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

Scenario futuro

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

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

Tabella 6.2 Identificazione Recettori Sensibili e Stima Popolazione sottesa all'Isofonica Leq=40 dBA per il Periodo Notturno

Scenario		Popolazione esposta ⁽¹⁾	Recettori sensibili identificati	Area [km ²]
Scenario Intermedio	Composite day	83.557	n.a	247
	Peak day	89.562	n.a	260
Scenario Futuro	Composite day	132.412	n.a	381
	Peak day	133.821	n.a	386

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

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

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

Tabella 7.1 Stima Popolazione Zona A, B, C

Scenario	Zonizzazione aeroportuale	LVA	Estensione zona LVA [km ²]	Popolazione esposta ⁽¹⁾
Scenario Ante operam	Zona A	60-65	14,6	1722
	Zona B	65-75	8,7	427
	Zona C	>75	1,6	0
	<i>Totale</i>			24,9
Scenario Intermedio	Zona A	60-65	16,8	1171
	Zona B	65-75	11,4	1204
	Zona C	>75	2,5	0
	<i>Totale</i>			30,7
Scenario Futuro	Zona A	60-65	26,7	5850
	Zona B	65-75	18,1	1417
	Zona C	>75	3,7	0
	<i>Totale</i>			48,5

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

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

Tabella 3.3 Confronto L_{VA} presso le Stazioni di Monitoraggio. Scenario Composite day

Comune	Denominazione Stazione	INM dB(A)	Stazioni di Misura dB(A)	Variazione INM - Misura
Arsago Seprio	Moro	57,7	57,5	0,2
Arsago Seprio	Cimitero	59,9	61,5	-1,6
Casorate Sempione	Cimitero	55,8	58	-2,2
Casorate Sempione	Monte Rosa	62,4	63,3	-0,9
Ferno	Moncucco	61,8	64,5	-2,7
Ferno	Piave	58,6	61,6	-3,0
Lonate Pozzolo	Cimitero	62,5	61,6	0,9
Lonate Pozzolo	S. Savina	61,5	61,3	0,2
Samarate	Brodolini	53,3	55,1	-1,8
Sesto Calende	Matteotti	51,1	51,6	-0,5
Somma Lombardo	Rodari	59,5	59,6	-0,1
Somma Lombardo	Da Vinci	55,1	58,9	-3,8
Somma Lombardo	Magazzino	59,3	61,9	-2,6
Somma Lombardo	Case Nuove	64,1	64,3	-0,2
Somma Lombardo	Coarezza	51,0	53,6	-2,6
Somma Lombardo	Maddalena	56,3	59,2	-2,9
Somma Lombardo	Cà Bagaggio	60,0	60,4	-0,4

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

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

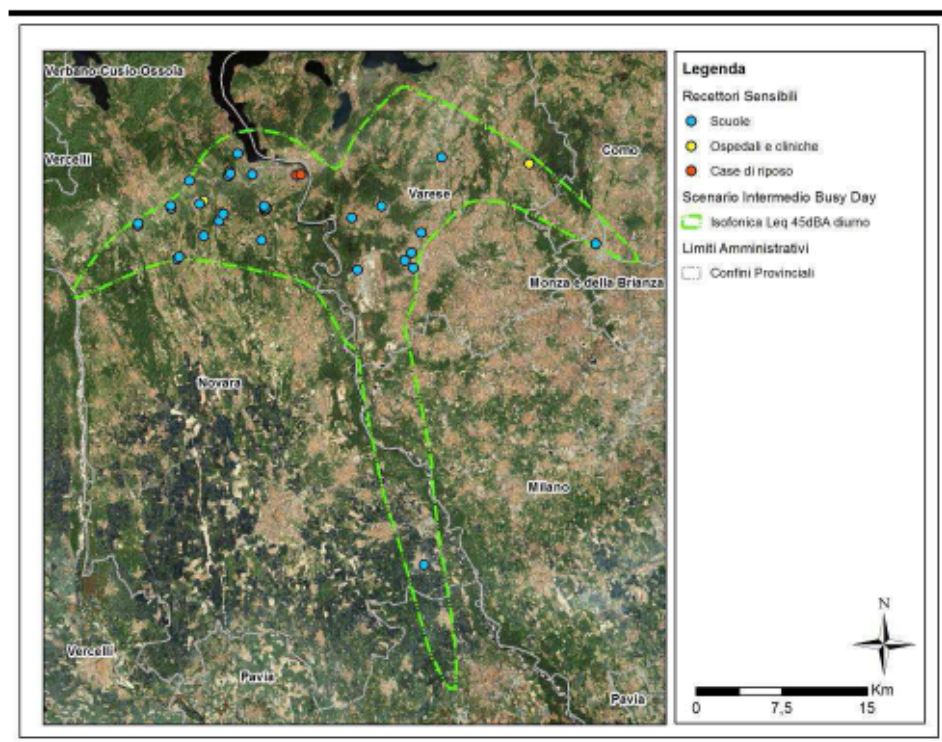
Per quanto riguarda l'asserzione che "il modello sottostima leggermente i valori", si fa presente che 3 db(A) significano il raddoppio della pressione acustica.

RECETTORI

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

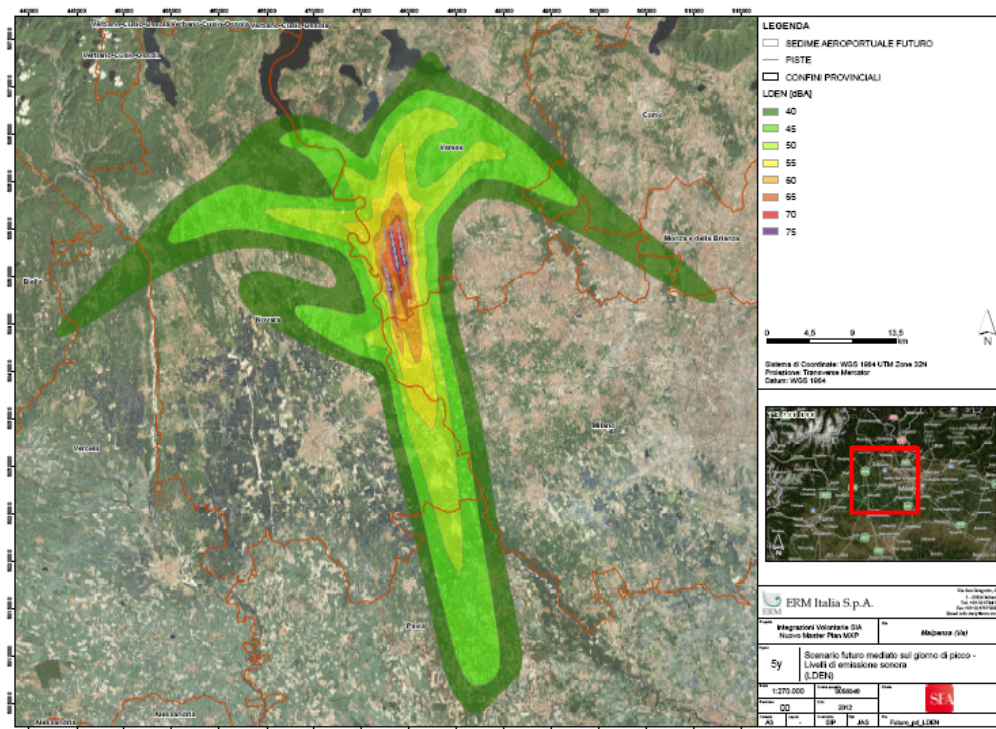
La successiva Figura 6.1 riporta inoltre la distribuzione spaziale dei recettori residenziali riportati in tabella, per lo Scenario intermedio mediato sulle tre settimane di maggior traffico, caratterizzato da un maggior numero di recettori sensibili intercettati.

Figura 6.1 Localizzazione Recettori Sensibili



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

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



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

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

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

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

CONCLUSIONI

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

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

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

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

Premesso che:

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

Visto che:

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

- 1) in questo territorio, l'inquinamento atmosferico raggiunge valori che superano di parecchie volte i limiti previsti dalle normative per la protezione della salute umana e dell'ecosistema;
- 2) tali valori non sono compatibili con la salute umana;
- 3) il territorio presenta caratteristiche uniche, essendo collocato nella conca padana, che influenzano le capacità dispersive degli inquinanti e favoriscono il loro accumulo;
- 4) la quantità di molti inquinanti generati da Malpensa incide fortemente sulla totalità delle emissioni della zona;
- 5) esiste una correlazione tra la quantità di emissioni generate da Malpensa e gli elevati valori delle sostanze inquinanti registrati nel territorio;
- 6) i rilevamenti effettuati dal Parco del Ticino dal 2000 al 2010, comprendente anche aree SIC e ZPS, hanno riscontrato che la pressione esercitata dall'inquinamento è causa di un grave danno biologico a molte specie di vegetali, con conseguente alterazione di interi ecosistemi non riproducibili artificialmente in altre aree;
- 7) la Sentenza N° 11169 del 25 settembre 2008 del Tribunale civile di Milano relativa alla causa Quintavalle/SEA e Ministero dei Trasporti ha accertato, previa perizia del CTU, che l'inquinamento del suolo da IPA generati dai gas di scarico degli aeromobili, in quell'area presenta valori superiori di 4-5 volte quelli rilevati al casello autostradale di Milano sud e il giudizio è stato confermato dalla sentenza della Corte d'Appello di Milano n.2157/12;
- 8) il Corpo Forestale dello Stato della provincia di Varese, a seguito di un sopralluogo richiesto dal Ministero dell'Ambiente ed effettuato nel 2010 nella stessa area Quintavalle, ha riscontrato una fitta presenza di piante di alto fusto secche, cadute al suolo, e altri numerosissimi esemplari di pino silvestre e farnia con diverso grado di deperimento della chioma. Inoltre, è stata riscontrata la totale assenza di avifauna, che si osservava negli anni ottanta e novanta;
- 9) i monitoraggi commissionati dal Comune di Casorate Sempione, eseguiti su specifiche molecole generate dal carburante usato dagli aerei, hanno confermato che l'aria attorno a Malpensa è fortemente impregnata da inquinanti nocivi per la salute umana, quali gli IPA, classificati probabili cancerogeni e geno tossici, i cui valori riscontrati superano (naftalene) i limiti di legge;

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

Chiediamo:

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

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

che sia applicato il divieto ai voli notturni;

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

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

che sia applicato il *Principio di precauzione*:

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

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

CONFERMIAMO LA NOSTRA RICHIESTA

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

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

Per l’Associazione C.OVES.T Onlus

Comitato Ovest Ticino contro i disagi causati dall’aeroporto di Malpensa 2000

Elena Strohmenger e Franco Daglio