

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

Luogo..... Data...../...../.....

OGGETTO: Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa - OSSERVAZIONI

La SEA, ha presentato il Master Plan per l'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa con la costruzione di una terza pista localizzata in 330 ettari del Parco del Ticino per raddoppiare i volumi di traffico portando la capacità dell'aeroporto dagli attuali 19 milioni a 50 milioni di passeggeri l'anno nel 2030.

L'aeroporto di Malpensa si è sviluppato fino ad oggi in assenza delle dovute valutazioni ambientali. Di fatto è stato consentito un regime di esonero di Valutazione Ambientale fino a un traffico massimo di 21,3 milioni di passeggeri l'anno o 944 movimenti al giorno (Ministro dell'Ambiente Matteoli nel 2004), limite illegittimamente superato negli anni 2006 e 2007.

La crescita dell'aeroporto non è stata accompagnata dai monitoraggi ambientali e dalle indagini epidemiologiche previste dal Decreto D'Alema n. 349 del 1999 e ha sempre ignorato il forte impatto sui territori lombardi e piemontesi, questi ultimi esclusi da sempre dalle scelte e del tutto ignorati.

Il grave inquinamento ambientale è prodotto dall'attività aeroportuale, dal sorvolo degli aerei e dal trasporto viabilistico legato alle attività aeroportuali. Questo è stato certificato dalla Sentenza Quintavalle emessa dal Tribunale di Milano nel dicembre del 2008 e confermato dagli studi sulle emissioni degli aerei, oltre che dai più recenti studi di Arpa Varese e Novara, di ASL Varese. Anche i recenti studi commissionati dal Comune di Casorate Sempione dimostrano che molti inquinanti rilasciati dagli aerei in decollo superano i limiti per la tutela della salute delle persone. Anche ASL Varese segnala che il tasso di mortalità per malattie polmonari nei comuni limitrofi a Malpensa è cresciuto percentualmente molto più che nel resto della provincia.

Le emissioni di inquinanti e di rumore del trasporto aereo provocano patologie anche molto serie nella popolazione, come molti studi italiani e nel mondo certificano. La rumorosità notturna degli aerei impatta secondo Arpa un territorio vasto di 358 km² e circa 140.000 abitanti. Devastante è anche il danno ambientale e biologico sulle aree di pregio naturalistico come il Parco del Ticino, con aree SIC e ZPS, dichiarato Patrimonio dell'Unesco.

Si osserva che:

-La richiesta di VIA della SEA è basata su un semplice Master Plan, anziché su un progetto definitivo come previsto oltre che dalla normativa nazionale anche da quella comunitaria, che è stata accettato con disinvoltura dal Ministero dell'Ambiente.

-Il Sia reca gravi lacune e contraddizioni specificatamente rispetto ai codici ambientali, alla analisi della situazione attuale e alle proiezioni degli impatti futuri prevedibili, minimizzando gli impatti sia attuali sia futuri con la giustificazione (teorica) che l'evoluzione tecnologica porterà ad avere meno impatti.

-I dati di sviluppo del traffico aereo negli anni a venire non impongono il raddoppio di questo aeroporto, perché ogni giusta esigenza trasportistica potrà trovare risposta in un piano coordinato dei tanti aeroporti del Nord-Italia.

-I danni cumulati in oltre 10 anni di attività sono oggi misurabili e misurati sulle aree SIC (Sito di Interesse Comunitario), ZPS (Zone di protezione speciale) e IBA (Important Bird area) del Parco del Ticino, come pure su territori e nelle popolazioni ricadenti sotto l'influenza delle attività aeroportuali. Di disastro ambientale parla il Corpo Forestale dello Stato parlando di Quintavalle.

-La VIA deve essere effettuata su tutta l'opera inclusa l'infrastruttura esistente, anche in assenza di nuove infrastrutture, prima di prendere in esame un progetto che supera il traffico autorizzato di 21,3 milioni di passeggeri/anno.

-La Valutazione Ambientale Strategica VAS (che non viene effettuata) è richiesta su tutti i Piani di Governo del territorio, anche dei più piccoli Comuni, anche per l'autorizzazione di piccolissime varianti di tipo residenziale. La VAS su un Piano d'Area di Malpensa condotta unitamente dalle Regioni Lombardia e Piemonte è l'unico strumento che ci può e ci deve dire quale è lo sviluppo cui Malpensa può arrivare e che questo territorio può sopportare, definendo il limite e mettendo regole.

-Nella situazione attuale di grave degrado legato all'aeroporto di Malpensa nelle aree in cui viviamo, il progresso tecnologico deve servire a rientrare in parametri di vivibilità e non ad accrescere il degrado aumentando le fonti di impatto.

Si chiede al Ministero di respingere il Master Plan ed esprimere parere ambientale negativo.

Nome e cognome:.....

Nato a:.....il

Residente:.....(Prov.....)

In qualità di: (...) privato cittadino oppure (...) rappresentante di associazione o Ente

Associazione o Ente:

E-Mail:.....

Firma:.....