



**LEGAMBIENTE
PIEMONTE
CIRCOLI CERANO, GALLIATE E NOVARA**

TORINO, 24 FEBBRAIO 2003

COMUNICATO STAMPA

AEROPORTO DI MALPENSA E VIVIBILITA'

MAL'ARIA A MALPENSA

**PROBLEMATICHE SOCIALI E AMBIENTALI LEGATE ALLO
SVILUPPO DELL'AEROPORTO**

IL POPOLO INQUINATO DICE BASTA

“Le ragioni per protestare sono tante- afferma **Vanda Bonardo** , presidente **Legambiente Piemonte** – Malpensa è una lunga storia di scorrettezze, incoerenze e mancata applicazione di misure ambientali ma soprattutto di non ascolto delle ragioni della gente. Con la campagna Mal'Aria a Malpensa, ancora una volta Legambiente vuole dare fiato alla protesta dei cittadini”.

Il popolo inquinato dice basta alle dimenticanze, alle sottovalutazioni per i danni da rumore, per la qualità dell'aria che si va deteriorando in una zona di grande pregio ambientale quale è il Parco del Ticino.

Come si concilia un'opera di così forte impatto ambientale con il riconoscimento del Parco del Ticino in quanto “riserva della biosfera” ovvero “patrimonio dell'umanità”, da parte dell'UNESCO?

Dove sono finite le promesse per la riduzione del danno ambientale che il Presidente Enzo Ghigo fece durante la campagna elettorale?

Gli argomenti trattati da **Carla Ionghi, Gian Battista Gallotti e Pietro Musso**, esponenti **novaresi di Legambiente** , sono molteplici : vanno dagli studi relativi agli inquinanti atmosferici all'illegalità dell'aeroporto in relazione al progetto iniziale, all'insicurezza e si concludono con una proposta di ampliamento del Parco regionale del Ticino.

INDICE ARGOMENTI

- **Campagna Mal'aria** , con specifica attenzione al peggioramento della qualità dell'aria anche a causa dello sviluppo dell'aeroporto di Malpensa 2000.
- **Studi relativi agli inquinanti atmosferici** sul Parco del Ticino, sulle Riserve naturali dei Lagoni di Mercurago e dei Canneti di Dormelletto.
- **Monitoraggi** dei territori coinvolti dai decolli.

- **Illegalità dell' aeroporto in relazione al progetto iniziale** (Hub, terzo satellite, terza pista)
- **Direttiva CEE sulla VIA, 85/337/CE**
- Decreto D'Alema relativo **alla mitigazione del rumore**, DPCM del 13/12/99.
- **Insicurezza** dell'aeroporto e organizzazione degli interventi in caso di disastro aereo..
- **Commissione aeroportuale.**
- Riconoscimento del **Parco del Ticino** come “ riserva della biosfera” ovvero **patrimonio dell'umanità** da parte dell' UNESCO.
- Proposta di **ampliamento del Parco regionale del Ticino.**

1) Campagna Mal'aria con specifica attenzione al peggioramento della qualità dell'aria anche a causa dello sviluppo dell'aeroporto Malpensa 2000

Il Parco del Ticino Lombardo ha preso iniziative di studio autonome. per monitorare la qualità dell'aria, attraverso la rilevazione della biodiversità dei licheni epifiti, sensibili all'inquinamento ed utilizzando altri sistemi di misurazione .

Questi monitoraggi hanno evidenziato numerose aree critiche, che interessano principalmente le province di Novara e Varese e , più precisamente, la fascia che inizia a S-O comprendendo Cerano e Treccate e giungendo fino a Gallarate.

Le mappe dello stato di salute della vegetazione boschiva indicano una **alterazione complessiva degli ecosistemi** causata da più fattori, tra i quali, **preponderante, la qualità dell'aria.**

L'ozono ha superato, nei mesi estivi, il valore per la protezione della vegetazione forestale e delle colture agrarie a causa del forte irraggiamento solare.

In 6 stazioni su 10 la media supera il valore limite.

Il toluene ha una concentrazione una volta superiore al benzene, e può risultare pericoloso sia per la salute umana che per gli ecosistemi.

Pertanto la pressione esercitata dall'inquinamento atmosferico negli ecosistemi del Parco è tutt'altro che trascurabile e tale da causare un danno biologico significativo a molte specie vegetali sensibili, con conseguente alterazione di interi ecosistemi. Tale situazione non risulterà favorevole anche per la salute della popolazione umana.

In uno studio di ARIANET, effettuato nel giugno 2002, relativo all'impatto sulla locale qualità dell'aria del sistema aeroportuale di Malpensa, in provincia di Novara , si evidenziano ricadute significative all'interno di una porzione di Parco piuttosto estesa, almeno tra Bellinzago e Pombia e viene ritenuto che il contributo dell'inquinante di Malpensa potrebbe essere considerato predominante , almeno presso il punto di misura di Bellinzago.

I risultati dello studio su benzene, biossido di azoto, solfati, e solfuri dicono che un danno è già in essere ed è possibile affermare che è stato superato il valore di riferimento per la protezione della vegetazione per l'ozono, gli ossidi di azoto e l'azoto.

2) Studi relativi agli inquinanti atmosferici sul Parco del Ticino, sulle Riserve naturali dei Lagoni di Comignago e dei Canneti di Dormelletto (AMBIENTEITALIA)

Per quanto riguarda i rischi di eutrofizzazione (eccesso di azoto), la sensibilità dei suoli nelle due aree è da considerarsi da media ad elevata.

I rischi possibili sono: squilibri nutritivi, alterazione della concorrenza tra specie, incremento delle incidenze di parassiti.

Risulta una rilevante eccedenza dei valori di livello critico dell'ozono, sia nel 2000 e ancor più nel 2001 e ciò determina rischi per le specie sensibili.

Nel comune di Castelletto Ticino sono stati rilevati valori medi oltre la soglia del livello critico del biossido di azoto.

Nella porzione settentrionale del Parco si evidenzia una concentrazione di una certa rilevanza dei metalli pesanti: nichel e cadmio. .

Anche nella parte meridionale ci sono evidenti condizioni di sofferenza.

Per l'azoto, risultano ampiamente superati i valori di carico critico (deposizione massima di un inquinante atmosferico al di sotto della quale, secondo le attuali conoscenze , non si registrano effetti dannosi su elementi sensibili dell'ecosistema).

In sintesi, la raccolta e l'analisi dei campioni di precipitazioni, fornisce una precisa indicazione di un rilevante apporto di composti di azoto, che risulta superiore ai valori di carico critico ai fini della protezione dei suoli da fenomeni di eutrofizzazione o saturazione azotata.

3) Monitoraggio del territorio coinvolto dai decolli

Il Parco del Ticino Lombardo ha fatto un lavoro di **monitoraggio degli uccelli** che sorvolano il territorio (140/200 milioni).

Per il rumore e la luce avvengono fenomeni di perdita di orientamento, interruzione e/o mancanza di riposo notturno: **“c'è sempre l'alba** “per cui gli uccelli eccedono nella alimentazione e ne consegue la morte di rilevanti quantità.

I migratori notturni che sostano erroneamente al suolo hanno difficoltà a ripristinare le riserve di grasso.

In corrispondenza dell'aeroporto si incrociano due delle principali vie di migrazione dal nord Europa al sud d'Italia, pertanto è possibile una interazione tra i corridoi seguiti per la migrazione ed i tracciati delle rotte aeree.

Si sono osservati decrementi numerici per il fringuello, il pettirosso, il tordo il botaccio.

Da uno studio del CENTRO VIA ITALIA si evidenziano i rischi derivati dall' introduzione di specie esotiche a seguito di attività aeroportuali.

La loro introduzione , contemporaneamente alla distruzione degli habitat naturali, è una delle principali cause di estinzione di specie particolarmente vulnerabili.

Può determinare forti squilibri ambientali e si corre il rischio di impoverire ed omogeneizzare gli ecosistemi.

Le specie invasive possono essere predatori, competitive per la ricerca di cibo e spazio vitale , degradare la qualità dell'acqua, diffondere parassiti e malattie.

Gli insetti aviotrasportati già segnalati in Italia sono:

la zanzara della malaria e, nella zona di Malpensa, il coleottero virgifera, che infetta le radici del mais.

In Italia ed in Europa c'è scarsa consapevolezza del problema, mentre c'è maggiore sensibilità nei paesi extraeuropei, già colpiti , dove sono applicate severe misure di controllo, per esempio la disinfezione dei velivoli.

Da noi non ci sono organizzazioni specializzate, la prevenzione ed il controllo sono insufficienti per carenze legislative, che non considerano globalmente il problema.

A tutto ciò si aggiunge la mancanza di informazione e sensibilizzazione dei passeggeri sui rischi potenziali.

Sarebbe opportuno istituire un Osservatorio Piemonte sulle specie aliene.

Sarebbe pure interessante ed utile valorizzare il monitoraggio delle condizioni di salute degli animali domestici, in quanto instaurano stretti rapporti con l'uomo ed hanno, per molti aspetti, identiche patologie di un essere umano, come per esempio i tumori. Potrebbero essere esaminate anche le loro alterazione comportamentali come indice di stress e fobie.

Una ricerca dal titolo " Monitoraggio dello stato di salute della vegetazione boschiva mediante tecniche di telerilevamento all'infrarosso falso colore dà i seguenti risultati.

Su 28.000 ettari :

- 33,7% ottimo stato di salute
- 38,7% danno lieve
- 20,4 % danno medio
- 6,9) % danno grave
- 0,013 % danno gravissimo.

I boschi con maggiore stress sono in provincia di Varese (14,4%) e di Novara (7,2” %).

Per quanto concerne il monitoraggio sull'uomo c'è da segnalare che l' ASL di Grugliasco, su richiesta del Dott. Brunetti, difensore civico regionale, contattato dal COVEST un anno e mezzo fa, ha condotto una indagine

epidemiologica , per fare un punto zero, ovvero tracciare un punto di partenza relativo allo stato di salute dei cittadini dell'Ovest Ticino.

Dai primi studi sulla mortalità , compiuti dall' ASL Milano1, risulta che l'area corrispondente alla zona più interessata al traffico aeroportuale, non mostra un maggior rischio di mortalità per gli uomini. La stessa area presenta invece un maggior rischio di mortalità (tumori e leucemie), per il sesso femminile rispetto al contesto geografico circostante.

L'ASL della provincia di Varese ha condotto uno studio epidemiologico sulle casalinghe dal titolo "Salus Domestica" per valutare i danni di salute derivati dall'inquinamento dell'aeroporto.

Tale studio evidenzia come esiste un andamento crescente parallelo tra la curva dei valori medi di LVA e la scala soggettiva di fastidiosità del rumore.

Stati d'ansia, risvegli notturni, parole male percepite, aumento di cefalea e di allergie sono i disturbi che si sono maggiormente evidenziati.

4) Illegalità dell'aeroporto in relazione al progetto iniziale (Hub, terzo satellite, terza pista, VIA)

Alcuni europarlamentari hanno denunciato l'abuso edilizio determinato dal prossimo avvio dei lavori del terzo satellite, che contravviene alle norme europee in termine di valutazione d'impatto ambientale.

L'unico strumento normativo in forza del quale Malpensa può operare , è il Piano Regolatore Aeroportuale del 1985, Piano non sottoposto alle procedure di compatibilità ambientale, in quanto precedente all'entrata in vigore della disciplina sulla VIA.

Tale piano autorizzava per il 2005:

- 12 milioni di passeggeri anno;**
- 277 movimenti (decolli ed atterraggi) di media al giorno;**
- 400 movimenti (decolli ed atterraggi) nei giorni di massima attività dello scalo;**
- 170.000 mq di costruzioni tra aerostazione ed i tre satelliti, attività commerciali comprese.**

Con autorizzazioni, tutte successive al 1994, e quindi obbligatoriamente soggette alle normative sulla VIA sia Europee che Nazionali la SEA:

- costruiva 258.000 mq di aerostazione, a fronte dei 170.000 autorizzati dal piano regolatore;**
- allungava di 400 metri una pista spacciando l'allungamento come raccordo;**
- raddoppiava il numero delle piazzole di sosta degli aerei, per raggiungere e superare gli 800 movimenti (decolli ed atterraggi) al giorno, pari circa 20 milioni di passeggeri anno;**
- realizzava una struttura aeroportuale (Cargo city) difforme a quanto autorizzato dallo stesso PRG;**
- progettava la costruzione di un terzo satellite con superfici, volumi e potenzialità assolutamente esagerati, comunque difformi da quelli già realizzati per i primi due ed in**

grado di portare la capacità di movimenti di Malpensa a 35-40 milioni di passeggeri/anno, a fronte dei 12 milioni autorizzati.

5) Direttiva CEE sulla VIA

Direttiva 85/337/CE

C'è in atto un reclamo ufficiale 2001/5129 operato dalla Commissione Europea nei confronti del Governo italiano per presunta cattiva applicazione della direttiva.

La VIA prodotta dalla SEA è stata bocciata dall'ex ministro dell'ambiente Ronchi e non è mai stata prodotta un'altra.

Tutte le trasformazioni e modifiche vengono fatte sempre senza il rispetto delle procedure di VIA, nonostante l'art. 8 della legge quadro che stabilisca come i progetti sottoposti a VIA, ai sensi dell'art.6 della L. 8 luglio 1986,n.349, devono essere redatti in conformità alle esigenze di tutela dell'inquinamento acustico in relazione alla realizzazione, alla modifica ed al potenziamento di determinate opere, tra cui gli aeroporti.

6) Decreto D'Alema relativo alla mitigazione del rumore

Il DPCM del 13/12/99 non è stato applicato.

Ci sono in atto dei ricorsi al TAR, contro il fatto che le mitigazioni previste non sono state attuate e tali ricorsi sono fermi nel loro iter

D'altra parte si deve tenere conto che Il DPR 11/12/97 n. 496, modificato con DPR 9 nov n. 476, contiene le modalità per il contenimento e l'abbattimento del rumore degli aeromobili ed esamina i seguenti aspetti:

- violazione procedura antirumore
- attività di abbattimento e contenimento
- verifica dei limiti di emissione
- limitazione del traffico aereo notturno

Il DM 3 dic. 1999 stabilisce le procedure antirumore e le zone di rispetto negli aeroporti.

Tra l'altro la Legge quadro sulle aree protette, 6 dic.1991, recita

” non sono consentite le attività che possono compromettere la salvaguardia di paesaggi e degli ambienti naturali tutelati, con particolare riguardo alla flora e alla fauna protette ed ai rispettivi habitat, sicuramente danneggiati dall'esercizio delle attività rumorose”

Il DM 3/12/83 rende obbligatorio il certificato acustico tra i documenti di bordo.

La legge 26 giugno 1990 n. 165, art. 10 stabilisce un'imposta erariale commisurata alla rumorosità degli aeroporti, il cui importo è destinato in parte al disinquinamento acustico.

La legge quadro 26 ott.1995 n.447 art.3, attribuisce allo Stato le procedure di verifica periodica dei valori limiti di emissione degli aeromobili e determina i criteri di misurazione ed abbattimento.

Noi ci chiediamo se e come vengono fatti questi controlli.

Emerge, pertanto, la necessità di un tavolo di confronto a cui partecipi anche la Regione Piemonte, la Provincia di Novara, i comuni interessati al sorvolo, l'Arpa, per concertare lo sviluppo

dell'aeroporto nel rispetto dell'ambiente e della qualità della vita e per la messa a punto di un sistema integrato di rilevazione dei dati sull'inquinamento.

Ci risulta che dall'apertura dell'aeroporto Malpensa 2000, alcune aree geografiche hanno spostato di 2 classi, in peggio, la propria zona acustica.

L'ARPA Piemonte ha effettuato il 6 luglio 2000, una misura del clima acustico di un comune dell'Ovest Ticino, Castelletto Ticino, sulla rotta 310, e mascherando gli eventi di origine aeronautica, risulta una evidente modificazione del paesaggio, così da poter affermare che la rumorosità indotta dagli aerei incide in modo notevole sulla qualità ambientale delle aree sorvolate, anche al di fuori dello stretto intorno aeroportuale..

Da monitoraggi sul rumore, effettuati a Veruno, Castelletto Ticino, Dormelletto e Varallo Pombia emerge che ci sono numerosi picchi che vanno oltre i 60 decibel e di notte oltre i 50 decibel.

Ci risulta, per es., che il livello d'altitudine richiesta per diminuire il rumore dei motori in fase di decollo sia di 1000 piedi, ma lo standard di Alitalia è di 1500 piedi, mentre negli USA è di 800 piedi, teniamo poi conto che molte delle zone sorvolate si trovano in collina.

Auspichiamo quindi che i comuni attuino effettivamente la zonizzazione acustica, prevista dalla legge, e che poi venga rispettata.

7) Insicurezza dell'aeroporto ed organizzazione dei soccorsi in caso di incidenti aerei

In occasione di vari incontri pubblici il Comandante dei Vigili del fuoco dell'aeroporto di Malpensa ha sottolineato **problemi inerenti la sicurezza**, tra cui:

Il sedime aeroportuale è limitato, è troppo a ridosso delle Alpi ed agli insediamenti umani.

Le due piste sono a lato dell'aerostazione (per accedervi se ne deve attraversare una).

L'atterraggio è consentito da una sola direzione (sud), quando c'è vento l'avvicinamento è fattibile solo da Nord, con accumulo di ritardi spaventosi.

Le piste sono troppo vicine per permettere un'operatività in simultanea.

In riferimento ad eventuali incidenti aerei, sappiamo che nella Regione Lombardia sono stati fatti studi relativi alla organizzazione territoriale.

Ci domandiamo: in Piemonte, come stanno le cose?

E' stata studiata una strategia di intervento?

E' stato verificato il numero di mezzi e di risorse umane prontamente reperibili ed adeguatamente addestrate?

C'è una programmazione che colleghi gli interventi con il personale volontario, gli enti istituzionali interessati e la centrale operativa 118, dell'aeroporto?

Si auspica che tutto ciò si attivi al più presto e che, una volta varati i piani, questi vengano resi ben noti a tutte le forze in gioco.

8) Commissione aeroportuale

La commissione aeroportuale deve negoziare con il territorio l'impatto dell'aerostazione. Tra le competenze deve decidere le rotte, le procedure antirumore ed individuare le fasce di rispetto.

Al suo insediamento, del 14 nov. 2002, erano presenti 8 comuni lombardi e, dall'altra parte del tavolo, il rappresentante delle compagnie aeree, l'Arpa Lombardia, la SEA, la Regione Lombardia, ENAC ed ENAV.

Ma, il Comandante Remi Gori, membro dell'associazione Aeroabitat, contattato dal Covest per l'assistenza tecnica, con la riserva di verificare il tutto una volta che verrà dato il verbale dei lavori (verbale richiesto ma mai ottenuto fino ad ora), evidenzia problemi tecnici di natura applicativa nei

sistemi di modellizzazione e di interpretazione .Non c'è accordo sulla impronta acustica. .Ci sono intoppi nel fare le foto del carico acustico perché i dati non sono consoni alla realtà. Ci sono discordanze numeriche che fanno aumentare o diminuire del 10% i valori delle rilevazioni acustiche
Nella prima impronta Arsago Seprio era fuori dai 60 LVA, successivamente è entrato. Invece nella prima impronta Varallo Pombia doveva entrare e poi è stato escluso.

Sono stato presentati tre scenari: dalla Reg. Lombardia, dai comuni ad est dell'aeroporto e dal comune di Somma Lombardo.

Sono previste ulteriori uscite di decollo a ovest, verso il Piemonte, sulla rotta 260.In questo caso si dovrà ripartire da zero

Eppure il Ministro dell'ambiente aveva detto che la Commissione doveva operare in due momenti: prima coinvolgendo più " ambienti", poi in una forma più ristretta.

La legge dice che la Commissione deve trattare con i territori coinvolti dall'aeroporto, non oltre, poiché una parte del Piemonte si trova nei 60 decibel, la nostra Regione, dovrebbe entrare e con essa i comuni, le province, l'Arpa.

Solo così l'Ovest Ticino potrà avanzare proposte ed esercitare il diritto di intervento nelle decisioni.

9) Riconoscimento del Parco del Ticino come " riserva della biosfera" ovvero patrimonio dell'umanità, da parte dell' UNESCO

Proprio questo riconoscimento ci deve far riflettere, dal momento che non si può non sottolineare un 'oggettiva vulnerabilità e debolezza del Parco e nello stesso tempo non possiamo ignorare il ruolo che assume anche nei confronti del resto del mondo.

Il pericolo sta anche nel fatto che è assoggettato ai ruoli superiori esercitati da altri Enti

Forse è il caso di fermarci e pensare a cosa è stato compromesso e cosa ancora si può salvare.

Prendiamo in considerazione, tra l'altro, un diverso e più razionale sistema aeroportuale del Nord Italia.

Lo spirito di Legambiente si sintetizza con le seguenti espressioni, che possono suggerire i percorsi da fare anche per salvare se non addirittura migliorare il Parco del Ticino:

“pensare globalmente, agire localmente , agire globalmente , agire localmente”.

10) Proposte di miglioramento ed ampliamento del Parco del Ticino

Rendere costante e continuativa l'attività di monitoraggio.

Riquilibrare le foreste.

Continuare ad utilizzare un approccio di tipo modellistico, per individuare i contributi delle diverse fonti di inquinamento, per elaborare mappe di ricaduta degli inquinanti atmosferici.

Costruire un cordone sanitario di boschi intorno all'aeroporto.

Evitare nuovi interventi che vadano ad impattare la qualità dell'aria.

Favorire il trasporto su ferro a quello pubblico.

Ma anche ci deve essere una forte volontà di collaborazione tra i ricercatori, le autorità locali, le autorità politiche ed istituzionali e la dirigenza delle infrastrutture indagate (Aeroporto, Alitalia , ecc.)

