



COMUNE DI CASORATE SEMPIONE

Provincia Varese

VERBALE DI RIUNIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Nr. 1 Reg.

**Oggetto : INQUINAMENTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO “STUDIO DELL’ARIA” -
DETERMINAZIONI.**

L’anno duemilaundici, addì ventuno del mese di febbraio alle ore 20,30, nella palestra comunale, previa notifica degli inviti personali, avvenuta nei modi e termini di legge, si è riunito il Consiglio Comunale, in seduta pubblica di prima convocazione.

Risultano :

	Cognome e Nome	Presenti	Assenti
1	QUADRIO GIUSEPPINA PIERA	SI	
2	PERAZZOLO ADRIANO	SI	
3	GRASSO MARCO CELESTINO	SI	
4	MARSON TIZIANO	SI	
5	MAGISTRALI MARIA ANGELA	SI	
6	DE FELICE ALESSANDRO	SI	
7	SARTI MARTA	SI	
8	BUDELLI MICHELE	SI	
9	NOVARINA GIUSEPPE	SI	
10	MANDRUZZATO MARTINA	SI	
11	CATTORETTI VALERIA	SI	
12	COLELLA CATALDO	SI	
13	PERAZZOLO GIUSEPPE	SI	
14	TOMASINI ANDREA LUIGI	SI	
15	TAIANO RUBEN	SI	
16	CASSANI DIMITRI	SI	
17	MALVESTITO ALBERTO	SI	
	Totale nr.	17	

(g : giustificato)

Partecipa il Segretario Comunale dott. Leopoldo Rapisarda.

La Sig.ra Giuseppina Piera Quadrio, Sindaco, assunta la presidenza e constatata la legalità dell’adunanza dichiara aperta la discussione sull’argomento in oggetto iscritto all’ordine del giorno.

Verbale del Consiglio Comunale n. 1 del 21/02/2011 ad oggetto : Inquinamento acustico ed atmosferico “Studio dell’aria” – Determinazioni.

SINDACO - Buonasera a tutti. Ricordo ancora per l’ultima volta che chi volesse partecipare al dibattito è pregato di iscriversi, c’è un tavolino all’ingresso. Dichiaro aperta la seduta consiliare.

SEGRETARIO - Buonasera a tutti. Procediamo all’appello.

Quadrio Giuseppina Piera	Presente
Perazzolo Adriano	Presente
Grasso Marco	Presente
Marson Tiziano	Presente
Magistrali Maria Angela	Presente
De Felice Alessandro	Presente
Sarti Marta	Presente
Budelli Michele	Presente
Novarina Giuseppe	Presente
Mandrizzato Martina	Presente
Cattoretti Valeria	Presente
Colella Cataldo	Presente
Perazzolo Giuseppe	Presente
Tomasini Andrea	Presente
Taiano Ruben	Presente
Cassani Dimitri	Presente
Malvestito Alberto	Presente

Presenti 17.

PUNTO 1 : Inquinamento acustico ed atmosferico “Studio dell’aria – Determinazioni”.

SINDACO - Innanzitutto voglio presentare gli esperti che ci hanno aiutato a capire questo studio dell’aria, li ringrazio anche di essere intervenuti.

Il dottor Guido Italiano della Costech che è la ditta esecutrice dello studio.

Il dottor Paolo Crosignani, epidemologo, e responsabile del registro tumori dell’Istituto Tumori di Milano.

Il dottor Jan Marc Bonapace, ricercatore e docente di patologia generale presso l’università dell’Insubria di Varese.

Interverranno poi il nostro Consigliere, avvocato Valeria Cattoretti e il Vice Sindaco, Marson Tiziano, che però presenterà le rotte di volo. Proprio per cercare di svolgere questa assemblea in un modo più corretto, faccio alcuni avvisi. Innanzitutto saranno naturalmente gli esperti che ci parleranno di questo studio.

Poi Marson Tiziano mostrerà le rotte, e poi verrà spiegato lo studio dell’aria con gli interventi degli altri di cui ho parlato prima.

Daremo la possibilità prima ai Consiglieri comunali di intervenire e leggerò la delibera consiliare.

Una premessa che ritengo sia doverosa. Lo scopo di questo studio dell’aria non è mai stato quello di volere adire a vie legali per recuperare dai vari enti eventualmente soldi, visto che i nostri cieli sono sorvolati dagli aerei, ma lo scopo era molto più semplice e più importante, cercare di conoscere l’aria che respiriamo, sapere cioè se ci sono delle sostanze presenti nella nostra aria inquinanti, inquinamento derivato però solo dagli aerei, per vedere quello che si deve fare. La sentenza Quintavalle ci è stata di grande aiuto perché lì si è stabilito che la morte delle piante di questa tenuta fosse proprio dovuta alla presenza di sostanze inquinanti dovute agli aerei. Abbiamo quindi avuto la possibilità di contattare la ditta che aveva effettuato questo studio, una ditta sicuramente capace e qualificata visto che era riconosciuta da una sentenza del tribunale.

Quindi l’abbiamo contattata e abbiamo chiesto lo studio dell’aria in un primo momento nel periodo estivo.

Ribadisco che riguarda solo l’inquinamento dovuto agli aerei.

Quindi non abbiamo preso in considerazione altre eventuali fonti inquinanti.

Abbiamo investito qualche soldo ma credo che per la salute nostra di tutti cittadini sia una spesa giusta da effettuare. A questo punto, visto che si parla di soldi dell’amministrazione, invece vorrei proprio dire a voce alta una riflessione di questo periodo.

Casorate Sempione è uno dei tanti comuni italiani virtuoso, infatti da quando ci siamo noi, da qualche anno, non abbiamo mai rotto il patto di stabilità. Purtroppo, nonostante ciò, quest'anno dallo Stato entreranno nelle nostre case più di € 105.000 in meno rispetto agli altri anni. È una situazione seria, visto che noi amministratori locali veniamo a contatto diretto con le persone, vediamo e tocchiamo con mano le loro esigenze, poi percorriamo continuamente il nostro territorio e anche lì vediamo le esigenze e, nonostante siamo virtuosi, siamo penalizzati. Ora passo la parola al dottor Italiano. No, chiedo scusa, meglio partire con le rotte di volo che è un argomento un po' meno complesso. Un'ultima cosa, quando interverrete, mi sono dimenticata di dirlo prima, quando apriremo dibattito naturalmente potranno parlare sono le persone che si sono iscritte, dovranno dire il loro nome e cognome e sono pregate di non superare i 4 5 minuti di intervento altrimenti sarò costretta a togliere la parola, un gesto che davvero non è simpatico.

MARSON - Buonasera a tutti. Quello che vedete sullo schermo sono le famose SID di uscita e di decollo di Malpensa. Ora qui vedete la famosa 358, quella che passa in pratica, rispetto come siamo adesso, sulla vostra destra, e poi la 070 che passa sopra la palestra.

Come vedete, le rotte sono delle linee senza particolari problemi.

Ci sono i punti di battuta dove dicono a che altezza devono arrivare gli aerei per poi iniziare la virata.

Per esempio questa è la famosa virata 070, e poi questa è la virata normale, e poi si immettono sulla aerovia normale per proseguire per il resto della loro rotta.

Da un punto di vista strettamente aeronautico la virata a destra, questa, appena decolla, non è il massimo della sicurezza, però comunque per riuscire, in teoria, a contenere quello che è il disagio su tutto il territorio, da un punto di vista di sicurezza aeronautica diventa accettabile se questo mantenesse la sua funzione, cioè quello di diminuire l'impatto sul territorio. Questi invece sono i dati che ci hanno dato alla riunione avuta a Malpensa alla fine di novembre, ed era la prima fase di sperimentazione delle nuove rotte, la prima fase di sperimentazione sulle vecchie rotte.

(incomprensibile) è la seconda fase, oggi si sta chiudendo la seconda fase di sperimentazione.

Il 15 doveva avvenire un'altra riunione, il 15 febbraio, dove c'era la seconda fase della sperimentazione, ma l'hanno spostata a domani, in questa settimana che dovrebbe essere questa famosa seconda riunione dove c'è la seconda trincea dei dati di questa fase sperimentale. Queste sono le piste e qui vedete la cartina del nostro territorio dove si vede Casorate, questo è il punto di controllo della centralina del rumore e gli altri paesi dove sono segnalate i punti di controllo del rumore. Poi questa è in realtà la fase sperimentale del giorno 26 settembre. Adesso vi faccio un ingrandimento e vedete cosa vuol dire fare la sperimentazione, qual è il risultato. Questo è Casorate. Come vedete dalle due righe che c'erano all'inizio in fase di decollo si ha uno spaglio di tutte le rotte sul territorio di Casorate che risulta essere completamente coperto rispetto alle rotte.

Questo è il giorno 26. Il giorno successivo, perché come sapete le rotte adesso cosa fanno, fanno otto ore di silenzio e otto ore di apertura al traffico. Questo cosa comporta?

Che in pratica in queste otto ore noi abbiamo i sorvoli su Casorate e nelle successive otto ore passano sulle piste e vanno verso Somma e Arsago. Cosa succede quando si ha questo tipo di lavoro?

I dati che abbiamo a terra non sono più reali nel senso che quando noi andiamo a vedere il famoso piano di sviluppo di Malpensa ci dicono che il rumore, gli LWA medi di 60 decibel arrivano appena fuori dalle piste, ma realtà i dati che noi abbiamo, rilevati dalle loro centraline, qui noi abbiamo 60, 65 decibel.

Infatti dopo vi faccio vedere il giorno successivo, questo è il giorno successivo, vedete che comunque il giorno 26, 27 settembre avete ancora Casorate tutto coperto.

Andiamo a vedere l'esposizione del rumore, questa è la fascia dei 60, 65, quando ci sono le otto ore di sorvolo di Casorate avete visto che comunque la fascia rimane sempre indifferenziata, rimane sempre con un rumore che non ha portato i benefici che diceva che portavano. Fino alle 23 abbiamo sopra i 60 decibel.

Andiamo a vedere ancora il 10 ottobre, questo è quanto riguarda, queste sono le rotte quando vanno verso Somma, anche loro non è che sono trattati molto bene, e qui vedete sempre i dati di sorvolo di Casorate.

In sostanza l'ENAV e l'ENAC che dovrebbero controllare e certificare il rispetto di tale SID non dicono niente, anzi per loro va tutto bene.

Faccio notare come alla riunione chiesi espressamente che tali SID venissero rispettate altrimenti non ci sarebbe stata nessuna possibilità di certificare gli attesi benefici di tale sperimentazione attesi sulla carta.

Questo modo di gestire le cose è in contrasto con quanto affermato anche nello studio della MITRE, commissionato da SEA. Lo studio diceva che per sviluppare un aeroporto e contenere il rumore era basilare il rispetto delle procedure di decollo. Tutte le previsioni di contenimento dell'inquinamento acustico non hanno fondamento altrimenti, e infatti i rilievi delle centraline, come avete visto, siamo sopra, cioè tra i 60 e i 65 decibel, in una zona dove, sempre sulla carta, tolti i voli aerei, non arrivano neanche a 50 decibel, che proprio c'è un silenzio, siamo in mezzo ai boschi in quella zona lì.

Come vedete ad oggi la sperimentazione non ha portato significativi miglioramenti a Casorate ma anzi ha peggiorato la situazione perché è andata a prendere una zona, questa, dove prima aveva l'8 per cento di sorvoli in meno. Tra l'altro adesso sono anche neri di categoria C e quindi leggermente più rumorosi.

Comunque questo cosa vuol dire, potete notare anche l'altra questione, l'assurdità, è stata emessa una sentenza di condanna con detenzione per alcuni proprietari di cani che abbaiando di notte hanno disturbato i vicini. I baristi possono essere chiamati in causa per schiamazzi notturni causati dagli avventori anche ad una certa distanza dal bar, ma gli aerei fracassoni passano impunemente per parecchie notti e pare che niente si possa fare, ma sembra che qualcosa ora stia cambiando e noi abbiamo intenzione di andare a vedere, visto che quanto è arrivato grazie ad Aspesi, Presidente dell'ANCAI, è arrivata una nuova interpretazione autentica di quella che è la possibilità di, come si fa ad aprire i voli notturni, cosa che non hanno mai rispettato e penso che poi Aspesi intervenga su questo punto. Concludendo, l'unico momento in cui è avvenuta una sensibile riduzione dell'inquinamento acustico è stata con la riduzione dei voli di Alitalia da Malpensa.

Questa sperimentazione, anche per il modo in cui è stata controllata, non ha centrato l'obiettivo che si è posta, a meno che qualcuno non si prenda l'onere di dichiarare che Casorate e i suoi cittadini devono essere sacrificati per lo sviluppo di Malpensa, costi quel che costi, in termini di qualità della vita.

Questa è la nostra vita di Casorate.

Penso che sia abbastanza esplicativo questo di come vengono, avvengono queste rotte di uscita.

Al limite se poi dopo volete qualche dettaglio si può intervenire dopo.

Adesso passo la parola al professor Italiano che parlerà dell'atteso studio sull'inquinamento.

DOCT. ITALIANO

Scusate un attimino, stiamo sistemando tecnicamente.

Dunque io mi chiamo Guido Italiano, lavoro presso la Costech International S.p.A., ditta a cui è stato commissionato uno studio da parte del comune di Casorate Sempione per il monitoraggio sullo stesso territorio comunale, dell'inquinamento atmosferico dovuto ad alcune sostanze organiche volatili e in particolare l'impatto ambientale generato dall'aeroporto di Malpensa sul territorio.

Questo studio è stato realizzato tra i mesi di luglio e ottobre e sono stati effettuati mensilmente dei campionamenti e le relative analisi. Anzitutto volevo fare una premessa su quali sono le emissioni degli aerei e che tipo di inquinanti sono. Gli aerei generalmente sviluppano tre tipi di inquinante dai processi di combustione del carburante e sono il monossido di carbonio, gli ossidi di azoto, gli idrocarburi incombusti e il particolato carbonioso. Tra questi, particolare interesse per il comune di Casorate Sempione rivestono gli ossidi di azoto e gli idrocarburi incombusti, che sono le due categorie di inquinanti emesse nelle fasi di decollo ed atterraggio degli aerei. In particolare tra i due molto interessanti sono gli idrocarburi incombusti poiché determinano un'elevata cancerogenicità, come dopo ci verrà spiegato meglio.

In questo studio sono stati analizzati gli idrocarburi aromatici semplici, ed in particolare il benzene, e alcuni idrocarburi policiclici aromatici detti IPA. Il monitoraggio di questi idrocarburi è stato realizzato attraverso dei campionatori passivi che sono delle griglie metalliche all'interno dei quali vengono posti dei materiali assorbenti con specifiche caratteristiche superficiali, che sono in grado di assorbire tutto lo spettro degli idrocarburi incombusti in oggetto. Le piattaforme sono quattro e sono state posizionate in via Manara, in via Trieste, al Municipio in via De Amicis e al centro sportivo comunale in via Roma.

Mensilmente veniva prelevato un campione di questi materiali, veniva portato in laboratorio, dove gli inquinanti venivano estratti e successivamente analizzati con specifiche tecniche.

I risultati ottenuti venivano modellati seguendo dei processi spiegati in alcune leggi europee e quindi determinati. Qui vengono elencati gli IPA specifici ricercati.

I risultati ottenuti per quanto riguarda il benzene sono che rispetto al limite di legge di 5 microgrammi al metro cubo, tutte le stazioni analizzate presentano un limite inferiore rispetto al limite di legge, mentre per quanto riguarda gli IPA possiamo notare che il naftalene è fortemente al di sopra dei limiti in tutte e quattro le stazioni, mentre risultano particolarmente interessanti i dati via Trieste e via Roma dove abbiamo, per quanto riguarda via Trieste tutte le tre componenti del dibenzopirene, al di sopra dei limiti di legge, mentre per quanto riguarda via Roma abbiamo il dibenzofluorantene.

In via Manara e in via De Amicis abbiamo invece il pirene al di fuori dei limiti di legge.

Adesso io passerei la parola agli esperti che dovranno interpretare un attimino i dati ottenuti. Grazie.

DOCT. BONAPACE

Buonasera, sono docente di patologia generale dell'università dell'Insubria di Varese e Busto Arsizio e ho con piacere voluto cercare di collaborare e contribuire all'analisi dei dati che così brillantemente sono stati ottenuti a livello strumentale. Riprendendo per esempio la prima immagine che è quella dei risultati che Verbale del Consiglio Comunale n. 01 del 21.02.2011

abbiamo visto poc'anzi riguardanti il benzene, se, forse la riconoscete un po' camuffata ormai da una serie di linee che ho dovuto aggiungere. Come vedete i dati sono quelli in blu e sono le indicazioni sotto sono quelle delle strade in cui sono stati prelevati i campioni e, come vedete, se noi prendiamo come riferimento il limite di legge, come giustamente è stato ricordato, tutti i valori che questa linea rossa in alto, tutti i valori sotto vedete, tutti i valori blu sono sotto. Quindi la legge, che è una legge italiana, che recupera, riprende una direttiva dell'Unione Europea, però è un limite massimo. In realtà la direttiva già sottolinea che tendenzialmente i valori da considerare ottimali, cioè a quelli a cui si dovrebbe tendere sono tra i 2 e i 3.5 e se dunque consideriamo questo intervallo all'interno del quale l'Unione Europea tenderebbe a stimolare le Amministrazioni a mantenere il valore, vediamo che alcuni siti di campionamento sono abbondantemente fuori norma rispetto al valore. Ma, ancora di più, se andiamo a guardare qual è il valore che è stato stimato dall'EPA, cioè dalla Agenzia di Protezione dell'Ambiente degli Stati Uniti, la più importante autorità oltre a quella europea e ormai anche a quella cinese per quanto riguarda il rischio integrato dei vari componenti, ci si accorge che il valore compreso tra 1 e 3, 4, 5 è un valore entro il quale la probabilità nel corso di una vita ovviamente, perché poi bisognerà sottolineare anche questo aspetto, la probabilità diciamo di contrarre un tumore è pari a uno su 100.000.

Quindi i valori compresi all'interno di questo quadrato rosso sono valori in cui, se inalati per tutta la vita, c'è un certo rischio di contrarre un tumore.

Questo non vuol dire che lo si contrae ovviamente, assolutamente non è questo il punto però appunto leggendo in maniera un poco più approfondita il dato ci sono diverse cose che vanno sottolineate.

Ma per il benzene c'è un altro aspetto importante che in genere non si considera, ci sono stati dei lavori molto interessanti più o meno recentemente che dimostrano che il problema non è soltanto quando si cammina fuori, ma il problema è anche quando si sta in casa, perché purtroppo il benzene, come tante altre sostanze di questo tipo, tendono ad essere, diciamo a fare, a impregnarsi nei tessuti della casa, cioè nelle tende, nei tappeti, in tutte le parti che sono porose, in tutti i materiali porosi.

Per cui, se vedete in questo studio fatto per esempio a Padova, il rischio interno, che si vede in arancione interno, in giallo è l'esterno, vedete la concentrazione interna ed esterna non è tanto diversa, e questo chiaramente fa dire che è importante tenere ben pulita la propria casa e lavare spesso i tendaggi e le varie superfici porose. Dunque, l'altra questione importantissima è quella degli idrocarburi policiclici aromatici, che sono molto, molto ovviamente pericolosi.

Di molti di questi di fatto non ci sono studi sufficienti per definirne o meno la pericolosità in termini di rischio cancerogeno. Tutto sommato, ed è forse anche per questo che il limite di legge è stato tenuto rigorosamente estremamente basso, cioè quello indicato in rosso che voi vedete.

Il composto di riferimento, se così possiamo definirlo è il benzopirene, uno dei più rilevanti, perché è quello di cui si sa di più in termini di effetti sulla salute umana, ed in particolare sul rischio di cancerogenicità.

Come vedete per il benzopirene siamo quasi ai limiti della soglia.

Se consideriamo il fatto che l'Organizzazione Mondiale della Sanità stima che un aumento di un nanogrammo, cioè esattamente la quantità del limite di legge, per metro cubo di questa sostanza può, ha il rischio di determinare nove casi di cancro ogni 100.000 persone, cioè quasi uno su 10.000 circa, la cosa diventa piuttosto rilevante. Ci sono un'altra serie di sostanze che ho indicato qua con degli asterischi la cui pericolosità è sensibile, non per questo gli altri non lo sono, semplicemente che questi sono considerati forse i più pericolosi, e come vedete alcuni di questi sono vicino alla soglia o comunque hanno dei valori effettivamente abbastanza misurabili. Qui ho cercato di fare una sorta di estrapolazione di dati da uno studio importante molto recente di un anno e mezzo fa negli Stati Uniti, che ha analizzato un numero molto elevato di aeroporti in cui questi ricercatori proprio dell'Agenzia di protezione dell'ambiente, hanno cercato di calcolare, sulla base di quei siti, quale sarebbe la probabilità, quale sarebbe la quantità e non la probabilità, quanto sarebbe la quantità di sostanza, in questo caso il benzene inalato, che potrebbe generare, che potrebbe determinare, che avrebbe la probabilità di determinare un numero di tumori maggiori di uno su 1.000.000, cioè i valori che voi vedete qua indicano quale sarebbe la quantità di sostanza che determinerebbe una probabilità di tumore superiore a un caso su 1.000.000 di abitanti.

Come vedete i valori sono molto diversi, perché?

Perché questi ricercatori hanno fatto, hanno utilizzato non solo i dati grezzi, ma sono andati a fare un lavoro molto complesso per quanto riguarda il modello sperimentale di dispersione atmosferica; per capirci i venti, per capire come l'aria può muovere, può determinare una pulizia relativa del sito del tempo.

Quindi chiaramente i valori tanto più sono alti, vuol dire che c'è bisogno di un fortissimo inquinamento per poter determinare il pericolo. Quindi, come vedete il problema è che in questi quattro siti, questi sono i quattro siti asteriscati, sono quelli nostri, è una estrapolazione che è un po' falsa perché ovviamente noi non abbiamo fatto uno studio sui venti eccetera, però si può fare un minimo di considerazione, e cioè il fatto che

qui di vento non è che ce ne sia tanto, anzi ce n'è ben poco, quindi il problema è che il ristagno nell'aria di queste sostanze è piuttosto significativo, potrebbe essere piuttosto significativo.

JFK, cioè l'aeroporto Kennedy di New York è molto battuto dai venti e quindi chiaramente la quantità di, che è questa linea molto alta, la quantità di benzene in questo caso che è pericolosa, per essere pericolosa deve essere molto alta. Quindi, come vedete, il rischio sembra essere relativo però presente.

Ripeto, sono estrapolazioni.

La stessa cosa vale per il benzopirene; come vedete anche qua i valori sono più o meno in linea con alcuni aeroporti americani.

Ma, e tendo a chiudere poi velocemente, sono gli unici parametri quelli che abbiamo analizzato.

Giustamente il collega prima ha ricordato quale fosse la ragione per cui sono stati analizzati i parametri che effettivamente vengono presentati qui questa sera, però ovviamente ci sono altri parametri, come ha ricordato anche il vice Sindaco prima, cioè il rumore, ovverosia i decibel che producono gli aerei per il decollo, le polveri sottili ed altri. Molto velocemente, c'è stato uno studio recente, ultimato nel 2008, che ha coinvolto anche Malpensa tra l'altro, su proprio il problema, la problematica del rumore, e come potete notare i risultati indicano, scusate l'inglese, però diciamo per brevità l'ho lasciato in inglese, i risultati indicano che effettivamente vi è una buona associazione tra quello che è il rumore e, per esempio, alcune forme di patologie cardiocircolatorie, in testa l'ipertensione.

Questo perché, ma come fa il rumore a generare ipertensioni?

Perché ci sono diversi meccanismi che il nostro organismo ha per difendersi dallo stress.

Il rumore produce molto stress, e allora in presenza di forte stress rispondiamo con la produzione di una serie di ormoni che permettono di difenderci da questo.

Però è chiaro che se la situazione diventa cronica, questo stress poi genera dei problemi piuttosto seri.

E uno studio analogo è stato fatto sull'aeroporto di Bonn e di Colonia, però credo che su questo forse verrà detta qualche altra cosa dopo, in cui sono stati comunque analizzati 1.000.000 di persone quindi non è più un numero diciamo limitato, è un campione molto, molto significativo, e qui il numero delle malattie cardiovascolari coinvolte, proprio a causa del rumore è piuttosto elevato.

Adesso non voglio entrare nel dettaglio, anche problemi diciamo di ordine psichiatrico sono stati evidenziati, problemi depressivi in particolare nel genere femminile.

L'altro ultimo dato che mi sembra importante che abbiamo riscontrato è un altro studio piuttosto significativo pubblicato tra l'altro su (incomprensibile) che è una delle migliori riviste internazionali, dimostra come vi sia una associazione abbastanza significativa tra il rumore prodotto dagli aerei e la capacità o meno, la capacità di comprensione della lettura da parte di bambini e di ragazzi di età scolare.

E non soltanto, anche con il livello di attenzione proprio scolastica.

Questo vale sia per il rumore da aeroporto sia per il rumore da traffico.

Anche l'aeroporto di Amsterdam ha dimostrato la stessa cosa ma adesso sorvolo.

Velocemente, il particolato, perché? Perché il particolato è una sostanza che coinvolge, che attacca fortemente le vie respiratorie. In genere la definizione per legge del particolato è della dimensione di 10 micron metri, il cosiddetto PM10, ma in realtà i più pericolosi non sono i PM10, perché i PM10 si fermano nelle vie respiratorie alte o comunque a livello di bronchi ecc. mentre i PM più piccoli possono arrivare fino ai bronchioli o addirittura fino agli alveoli, quindi un'analisi di questo tipo in presenza di una forte sorgente di questo tipo è estremamente importante. Bene, chiudo su questa diapositiva dove, come vedete, questo è la torta del rischio di malattie in Italia in generale.

Come vedete il sistema cardiocircolatorio è uno dei più importanti insieme ai tumori, anzi è il più importante insieme ai tumori.

Diciamo che oggi, questo è un dato un po' vecchio, sarà un dato di qualche anno fa, oggi più o meno siamo alla pari tra tumori e sistema cardiocircolatorio, cioè le due componenti insieme superano il 75/80 percento delle cause di malattie in Italia.

Se noi pensiamo che gli aerei, e il traffico veicolare anche, per carità, ma il prodotto, lo abbiamo appena ricordato per quanto riguarda l'impatto sulla salute degli aerei, riguarda proprio questi due ambiti, cioè il sistema cardiocircolatorio e il sistema tumorale, scusate l'impatto sui tumori, capite bene qual è l'importanza di tenere sotto controllo questi generatori di problematiche a questo livello per tutelare nel modo migliore la salute delle persone. Io avrei finito la presentazione.

DOTT. CROSIGNANI

Buonasera, lavoro all'Istituto dei tumori dove sono responsabile di una sezione di epidemiologia ambientale. Uno dei miei compiti è di mandare avanti il Registro tumori della Provincia di Varese.

Avendo questo genere di responsabilità mi sono spesso chiesto cosa io possa osservare, cosa non possa osservare utilizzando il mio Registro tumori, e questo lo vedremo a proposito del vostro territorio.

Innanzitutto mi riallaccio subito all'intervento del collega che, come vedete, questi sono tra l'altro dati locali, questi sono (incomprensibile) ma questi sono fatti qui a Malpensa che sostanzialmente per la zona superiore a 60 decibel abbiamo un aumento medio di 6,2 il limite di Mercurio della pressione sistolica e 7,4 della diastolica. Cosa vuol dire questo?

Sappiamo benissimo che l'ipertensione è convenzione favorente tante patologie di tipo cardiovascolare, dall'ictus alla aterosclerosi quindi una, in generale un aumento della pressione corrisponde ad un aumento del rischio per queste patologie.

Ma visto che io mi occupo di tumori allora volevo riportarvi i dati di uno studio, l'unico esistente, fatto attorno all'aeroporto di Amsterdam. Perché è importante questo studio, perché per osservare qualunque cosa c'è bisogno di una grossa popolazione.

Se un domani venisse qualcuno, chiunque, e chiedesse a me di capire quale sia stato e quale sia sui tumori l'effetto a Casorate Sempione io direi che è praticamente impossibile stimare perché la popolazione è piccola, perché la gente si muove, perché i tumori sono diciamo caratterizzati da un certo periodo di latenza, specie quelli respiratori, quelli infantili ovviamente molto meno.

Allora dobbiamo prendere altri elementi, prendere studi più grossi, per esempio quello che riporto qui, e andare a vedere praticamente come si combinano gli elementi del puzzle.

Nessuno di questi rischi relativi, i rischi relativi si leggono così, 1.21 significa che la probabilità di contrarre un tumore infantile fra i bambini esposti, poi diremo a che cosa, qui si tratta esposti alle rotte dell'aeroporto di Amsterdam, è del 21% superiore. Consideriamo gli elementi di un puzzle, io non sto a vedere tutti gli effetti oncogeni, tutti gli effetti cancerogeni, ma andiamo a vedere cosa mi aspetto.

Mi aspetto un aumento dei tumori infantili perché i bambini sono più sensibili e perché c'è un aumento del benzene e anche noi, con un nostro studio condotto in provincia di Varese piuttosto grosso, abbiamo dimostrato che i bambini che vivono vicino a strade di grosso traffico hanno un rischio addirittura di quattro volte, nel nostro studio, di aumento di questa patologia.

Andiamo a vedere cosa c'è attorno agli aeroporti e lo troviamo, troviamo un 21% e 21% non è poco.

Poi troviamo, scusate l'inversione delle righe, un 18% negli adulti di un aumento dei tumori del sistema linfatico ed emopoietico, cioè linfomi e leucemie, che è esattamente quello che mi aspetterei.

Quindi diciamo che gli elementi del puzzle vanno abbastanza d'accordo, gli altri rischi sono abbastanza.

Questo è un dato che richiede un minimo di interpretazione. C'è un aumento del 6% di tumori della mammella, questo perché io ho navigato attraverso una tabella piuttosto consistente, piena di tutti questi numeri, ma cosa vado a guardare?

Vado a guardare esattamente quello che mi aspetto, perché mi aspetto un aumento di tumori della mammella.

Mi aspetto un aumento di tumore della mammella perché il rumore notturno agisce con un distruttore endocrino, un po' come, e qui troviamo per esempio l'aumento di rischio per le infermiere che hanno lavorato a turni. Ecco, probabilmente, il dormire sotto le rotte di Malpensa è equivalente praticamente quasi a fare dei turni notturni, perché ti svegli, accendi la luce, ti bevi un bicchiere d'acqua sperando che il rumore cessi ecc.

Alla fine quello che è importante ed interessante da notare in questo che è l'unico utilizzabile perché è un lavoro grosso che ha riguardato tante persone, è che esattamente tutti i tumori di cui io mi attenderei un aumento attorno a un aeroporto li vedo. Non vedo i tumori respiratori; perché non li vedo?

Non li vedo perché i tumori respiratori sono innanzitutto tumori con un periodo di latenza molto più lungo; il tumore del linfatico emopoietico hanno 5 o 7 anni di latenza; i tumori respiratori, pensate ai tumori del seno, hanno 20/30 anni di latenza, per cui non li vedo per quel motivo.

E poi perché ci sono altri fattori, come il fumo di sigaretta ad esempio, sono molto più forti e quindi anche io, non mi si può dire che non c'è un effetto sui tumori dell'apparato respiratorio perché io non lo vedo, perché non è stata scontata la latenza, la gente si muove, i fattori sono altri, il risultato tutti e soli i tumori per cui mi aspetterei un aumento del rischio. Credo che questo sia sufficiente per dire che stare vicino all'aeroporto è sicuramente una condizione non favorita da un punto di vista della salute.

CATTORETTI

Buonasera, io illustrerò la panoramica diciamo così di quelle che potrebbero essere le vie percorribili da un punto di vista legale che potranno essere perseguite da parte di quest'Amministrazione, con la fondamentale premessa, come diceva inizialmente il Sindaco, che l'intento principale di questi studi ed eventualmente delle iniziative legali che dovessero essere poste in essere, sono quello di tutela della salute della cittadinanza.

Le vie sostanzialmente sono due, cioè la via penale con la proposizione di un esposto alla Procura della Repubblica affinché autonomamente indaghi prendendo lo spunto dai dati che sono stati rilevati nei nostri

Verbale del Consiglio Comunale n. 01 del 21.02.2011

studi, in merito alla effettività e alla gravità delle violazioni in materia di tutela ambientale e quindi di inquinamento ambientale. Quando parliamo di inquinamento ambientale parliamo sempre sia di inquinamento acustico che di inquinamento a livello di terra, aria ed acqua.

L'azione penale, una volta intentata procede autonomamente e l'Amministrazione non ha nessun tipo di onere successivo, diciamo così, se non eventualmente la possibilità di costituirsi come parte civile e quindi per chiedere eventuali risarcimenti dei danni, qualora le autorità penali dovessero effettivamente ritenere che siano state violate queste norme. Da un altro punto di vista, cioè quello civile, che è il più immediato, la prima cosa che sarebbe possibile fare è quella di richiedere un provvedimento d'urgenza al Tribunale Civile chiedendo il rispetto della normativa ambientale vigente, e quindi l'imposizione da parte del Tribunale nei confronti dell'aeroporto del rispetto delle normative. Quindi il teorico, direi a questo punto, divieto di volo notturno che secondo un decreto degli anni 90 sarebbe proibito tranne che in determinati tipi di situazioni, fra le 23.00 e le sei del mattino; il rispetto per quanto riguarda i canali di entrata e di uscita, quindi delle rotte e delle asimmetrie e quindi la distanza dal suolo a determinati punti di controllo rispetto alla partenza.

In questo senso ad esempio anche l'ENAC avrebbe la possibilità di comminare delle sanzioni pecuniarie alle compagnie aeree che dovessero infrangere questo tipo di previsioni, e quindi il rispetto anche dei limiti per quello che riguarda le emissioni inquinanti in senso stretto. A seguito di questo provvedimento d'urgenza sarebbe poi possibile chiedere nell'ambito di una causa civile ordinaria, quindi con tempi più lunghi, l'applicazione di tutte le previsioni delle normative relative all'inquinamento ambientale e quindi l'attuazione di opere di mitigazione da parte del soggetto inquinante, chiamiamolo così, l'adeguamento alle normative in materia ambientale, abbiamo detto sia dal punto di vista acustico che di inquinamento in senso stretto; la verifica da parte dell'autorità civile del corretto adempimento di tutti gli oneri che sono previsti dalle varie norme a carico dei vari enti, e quindi ad esempio dall'ARPA piuttosto che la Provincia, la Regione, l'ENAC, l'ENAV, la SEA e quanti altri siano tenuti a vigilare e controllare su questa attività. Il recupero delle somme impiegate e, in ultima analisi, l'eventualità di un risarcimento del danno qualora il comune non si fosse costituito come parte civile nell'ambito del procedimento penale. Questo è tutto.

SINDACO - Ora leggerò la delibera consiliare, poi darò la parola ai Consiglieri e al Consigliere regionale Tosi o ai Sindaci presenti che volessero intervenire.

“PREMESSA

L'aeroporto di Malpensa è una realtà consolidata sul nostro territorio, che al territorio offre opportunità di occupazione e di sviluppo turistico.

Tuttavia è imprescindibile che l'aeroporto ed il suo ulteriore eventuale sviluppo debbano essere compatibili con il territorio, non a suo discapito. Compatibilità significa qualità della vita dei cittadini, che hanno come diritto primario di vivere in un ambiente che non sia carico di rischi per la salute.

Come classe politica e amministrativa, ricordando che il territorio dove è insediata Malpensa è già fortemente compromesso, vuoi anche per una conformazione orografica che probabilmente non permette una adeguata ventilazione e la conseguente dispersione di sostanze inquinanti, dal traffico su gomma e da una elevata antropizzazione, come già rilevato dalla VAS sviluppata dal Parco del Ticino e pagata dai comuni che del parco fanno parte, non possiamo più permetterci il lusso di tralasciare o minimizzare tali problemi ambientali. Non è più giustificabile eludere tali problemi allettando le persone con la prospettiva dello sviluppo economico ed occupazionale. Le conseguenze di un tale comportamento verranno inevitabilmente pagate dalla comunità tutta con elevatissimi costi economici e sociali, sempre che sia possibile riparare tali guasti. Già oggi iniziamo a pagare per i disastri perpetrati in passato: basti ricordare i casi di Porto Marghera, quello dell'eternit e alcuni recuperi di aree industriali dismesse, i cui costi di bonifica, dopo la scomparsa dei proprietari ricadono sulla comunità, e i danni causati alla salute dei singoli cittadini restano senza responsabili e impuniti.

Già nella passata amministrazione, vista la sentenza Quintavalle si era dato il via alla analisi dell'aria, per ovviare anche alla latitanza degli Enti preposti all'esecuzione del decreto D'Alema.

Visto i risultati dell'analisi dell'aria che dimostrano il costante superamento dei limiti di legge di talune sostanze inquinanti derivanti dal sorvolo degli aerei come rilevato dallo studio da noi commissionato;

Visto che la Sea ha presentato un ulteriore progetto di ampliamento e potenziamento dell'aeroporto;

Vista la nota pervenuta dal ministero dell'ambiente e territorio, su richiesta del presidente dell'Ancai Mario Aspesi, circa la procedura autorizzativa dei voli notturni;

Rilevato che l'avanzata fase sperimentale del nuovo riparto dei voli nelle vecchie rotte standard di partenze strumentali (d'ora in avanti SID) in fase di decollo non ha portato significativi miglioramenti dell'inquinamento acustico, dovuto anche al mancato rispetto delle relative procedure e quote;

Rilevato che la Regione Lombardia ha dichiarato che non intende promuovere la vas per il nuovo ampliamento aeroportuale privandoci così di un notevole strumento di controllo e della garanzia di uno sviluppo sostenibile del territorio e di tutela dei diritti dei cittadini;

Rilevato che la politica dei trasporti impostata dalla Regione Lombardia in questi ultimi anni non ha promosso nei fatti un adeguato sviluppo del trasporto pubblico, favorendo la compromissione della qualità dell'aria;

Visto che il costante superamento dei limiti di legge delle sostanze inquinanti pm10 e co2 come certificato dall'ARPA è una pericolosa minaccia per la salute dei cittadini, oltremodo sanzionabile secondo le normative europee;

DELIBERA

- 1) di dare mandato alla Giunta Comunale di intraprendere tutte le azioni idonee per il contenimento nei limiti di legge delle sostanze inquinanti disperse nell'aria oggetto della nostra indagine;
- 2) di predisporre nel contempo ulteriore analisi dell'aria nel periodo invernale proponendole anche al CUV e comuni limitrofi e al Parco del Ticino;
- 3) di chiedere all'ASL un'indagine epidemiologica legata alle sostanze inquinanti rilevate;
- 4) di chiedere alla Regione Lombardia il potenziamento delle campagne di prevenzione delle patologie legate all'inquinamento acustico e dell'aria;
- 5) di esprimere parere negativo sulla sperimentazione dei nuovi riparti dei voli sulle vecchie sid di decollo e di promuovere tutte le iniziative riguardanti il rispetto delle medesime;
- 6) di ribadire la necessità, a seguito dell'analisi dell'aria e del disatteso miglioramento dell'inquinamento acustico, del pieno rispetto delle regole prima di qualsiasi ipotesi di sviluppo;
- 7) di ribadire la necessità, oggi ancor più evidente, che la regione esegua la VAS;
- 8) di chiedere alla Regione Lombardia di promuovere con urgenza una seria politica dei trasporti pubblici, ipotizzando anche la creazione di un'area urbana interessante i comuni attigui a Malpensa per sviluppare un sistema organico di trasporto alternativo al mezzo privato, valorizzando le aziende municipalizzate operative in tale area e potenziando il trasporto ferroviario esistente;
- 9) di confermare e potenziare per quanto possibile lo stanziamento dei contributi agli studenti casoratesi che utilizzano i mezzi pubblici per raggiungere le scuole medie superiori;
- 10) di promuovere iniziative sul territorio atte a favorire la mobilità alternativa all'utilizzo dell'auto;
- 11) di dare mandato alla giunta, a fronte di quanto evidenziato nei punti precedenti, di predisporre apposito stanziamento nel bilancio comunale, al fine di intraprendere tutte le azioni di tutela, anche legali, e di recupero delle spese finora sostenute e da sostenere;
- 12) di dare mandato al Sindaco di proporre la condivisione del presente documento all'interno del CUV e Parco del Ticino;"

Lascio la parola ai Consiglieri che volessero intervenire.

PERAZZOLO G. - Buonasera al Consiglio e buonasera al pubblico.

Quanto abbiamo sentito questa sera penso ci abbia colpito un po' tutti perché è un argomento che ci tocca, ci tocca veramente nella nostra salute, nelle nostre famiglie, nel futuro dei nostri successori, figli o nipoti.

Questa valutazione è una cosa che ci apre gli occhi ma direi io, ci apre gli occhi dopo due o tre lustri che se ne parla, perché di questa faccenda di Malpensa, del grande fiore mortale di cui erano apparsi manifesti ancora una dozzina di anni fa, poteva servire già da monito e servire alle Amministrazioni precedenti a portare avanti una serie di controlli, uno sviluppo di quella che era la tutela del nostro territorio e del nostro ambiente. Sapevamo già tutti da anni che questo fatto di Malpensa non è bello, non è piacevole, porta disagio e disturbo. Io l'ho già detto e lo ribadisco ancora, voi avete la fortuna di essere un'Amministrazione vincente perché vi riproponete per la seconda volta, che è una cosa abbastanza rara nell'Amministrazione, e questo fatto, diciamo che potrebbe essere un fatto che porta un elogio a voi come Amministrazione ma d'altra parte, secondo me, vi siete comportati in maniera poco avveduta nel corso di questi ultimi anni, perché visto che eravate amministratori anche nel quinquennio precedente, mi domando il perché non sia stato portato avanti prima questo discorso, perché non è stato fatto qualcosa di più concreto, visto che la capacità c'erano, visto

che le conoscenze c'erano. Altro punto, abbiamo nominato le consulte, le varie commissioni, lavori pubblici, urbanistica ecc, ne abbiamo nominata una che si chiama territorio, ambiente e Malpensa.

Ad un anno di distanza dal vostro insediamento non è mai stata convocata; perché dico io non convocare queste Commissioni? Rendere edotti i gruppi. Perché come si dice l'unione fa la forza, ma qui mi sa che sono sempre i soliti due o tre che pretendono di andare a spron battuto a combattere i mulini a vento.

Ragione per cui, quello che dico, pur condividendo nel principio, nel fatto questa azione che sicuramente è un'azione di salvaguardia di tutta la cittadinanza, e non solo nostra del nostro comune ma anche del circondario; pur condividendo, ripeto, questa iniziativa, mi trovo a dissociarmi nel metodo e nel modo e nei tempi che secondo me arrivano abbastanza tardivi. Comunque, altro punto, nelle varie illustrazioni che sono state fatte riguardo ai sorvoli di Casorate, non è stato citato l'ultima pagina della relazione di ENAC dove dice, fa i complimenti e dice queste rotte sperimentali vanno benissimo, continuiamo su questa strada.

Quindi dico tanto di cappello all'ENAC che fa anche i complimenti oltretutto a queste rotte che sono assassine. Comunque io auguro a voi di riuscire a portare avanti questo discorso pur non avendo il mio appoggio perché, ripeto, lo trovo abbastanza tardivo. Grazie.

TAIANO - Buonasera. Vede, signor Sindaco, al di là dell'aspetto tecnico che i signori stasera ci hanno illustrato, mi premeva evidenziare un po' di storia. Questa sera più che una riunione così per, mi è sembrato un attimino qualcosa che serve a fare spaventare un po' il pubblico.

Ricordiamoci che è dal '71 che si sta lottando. Io sento un sacco di riunioni, un sacco di sigle che dovrebbero fare chissà poi quali diavoleria. È dal '71 dove due cittadini casoratesi sono finiti addirittura in galera per protestare contro Malpensa, ad oggi cosa abbiamo ottenuto? Noi oggi abbiamo ottenuto questi dati, che se uno fosse un po' labile di cervello appena esce da questo posto si suicida subito fuori per salvarsi, secondo quanto è stato detto qui. In una politica del territorio intorno al sedime aeroportuale dove ognuno ha pensato al proprio orticello, e qui questa sera qualcuno dovrebbe fare un momentino un'analisi sull'operato sia amministrativo che politico, ma in tutto questo però si è sempre bravi a dare la colpa all'altro.

Quando c'è stato da spartire, di mangiare la polpa in poche parole, ognuno ha pensato ai fatti suoi.

E non è il caso dell'Amministrazione casoratese. Di qualsiasi genere, destra, centro, sinistra, sotto, sopra, verde, giallo, di tutti i colori; con quali risultati? Quello di avere pensato al proprio orticello dirottato l'aereo sull'altro vicino, tanto cosa me ne frega, o sull'altro, tanto a me cosa interessa, l'importante è che sto bene a casa mia. Quando c'era da spartire alcuni fondi che Malpensa ha elargito a favore di alcuni comuni del territorio, qualcuno li ha presi e basta, mi va bene così, dirottando poi il rumore e il traffico su Casorate.

Le voglio ricordare sono un piccolo aneddoto Sindaco, quando c'era da spartirsi la famosa tassa sull'imbarco, si è divisa attraverso i cittadini del proprio territorio, ma quando c'è da spartirsi il rumore e l'inquinamento, non si divide attraverso i cittadini del proprio territorio ma si butta su Casorate, tanto 5.000 persone...

Questo è il ragionamento che poi si evince da tutto questo.

Comunque io, carissimo, bellissimo, tutta questa partecipazione encomiabile, va bene tutto, complimenti ai signori che hanno fatto questi grafici perché sono perfetti, se non fosse altro che ci spaventa un po' tutta questa situazione, perché poi conosciuta la malattia dobbiamo vedere poi qual è la cura, e io con questa riunione stasera la cura non la intravedo. Intravedo solo una preoccupazione ulteriore.

Lei mi disse una frase 15 giorni fa, che non valeva allarmare il pubblico.

Bene, giusto, saggia decisione, ma le posso assicurare che ha ottenuto il contrario, attraverso gli organi di stampa, attraverso l'effetto mediatico che non so con quale diavoleria, chi l'ha inventato e chi l'ha voluto tutto questo, fatto sta che tutti i giorni sugli organi di stampa veniva fuori questa storia.

Infatti vedo che ha funzionato perché i cittadini sono qui presenti questa sera.

Dunque, per finire e per concludere, io nel tecnico non ci entro in quanto non è una materia a me molto familiare, però per quanto riguarda anche una situazione politica vorrei che, lei cita qui al punto 2 il fatto di coinvolgere i comuni del sedime aeroportuale, il CUV, il Parco del Ticino, l'ANCAI e quant'altre sigle che poi a questo punto mi pongo ancora una domanda, cosa servono queste sigle se non così ad esprimere un Presidente o un vice Presidente o un Consigliere e quanto altro per giustificare a loro volta le perdite di tempo per partecipare a tutte queste riunioni con risultati zero. Allora io adesso mi trovo in imbarazzo, non so se fare i complimenti a lei e alla maggioranza e alla sua Giunta di avere intrapreso questa strada, o condannare gli altri, perché se ci dividiamo i proventi di Malpensa secondo il numero dei cittadini e poi dove ci deve pensare il più piccolo a fare un'analisi del genere, signori facciamoci un po' una domanda. Vedo che questa sera con piacere siete qua tutti presenti, e non è un qualcosa di personale, ma una riflessione che io faccio, ma cosa fate? A chi ci dobbiamo rivolgere?

Se non quello lì per trovare una soluzione se siamo un momentino così lucidi, dopo i dati che ci sono stati adesso illustrati, suicidarci appena all'uscita dalla palestra per poterci salvare. Grazie.

MALVESTITO - Ho sentito le considerazioni dei colleghi di minoranza e devo dire che su alcuni punti approvo e mi sento di affermare che diverse delle situazioni che sono state esposte corrispondono perfettamente ad una realtà dei fatti, cioè c'è una situazione che si trascina da anni, io non posso nascondere di aver amministrato anche precedentemente e devo dire anche onestamente di non essere un esperto nella materia trattata adesso, comunque avendo amministrato ed essendo a conoscenza di tutte anche le situazioni che erano state portate avanti durante il nostro mandato, non si può dire che non ci siamo disinteressati del problema Malpensa ma ciascuno, in base alle proprie competenze, aveva portato avanti qualche cosa.

Ora, allo stato attuale, c'è un'Amministrazione che, ben venga, io posso aggiungere meglio tardi che mai, ha fatto un'analisi dettagliata coinvolgendo un'azienda, un istituto certificato, quindi con dei risultati ineccepibili, visto e considerato che l'azienda si fregia, mi sembra anche di normativa, di una certificazione Iso mi sembra, per cui sono dati che non possono essere contestati né messi in dubbio.

Dicevo appunto quest'Amministrazione secondo me ha avuto il coraggio anche di investire del denaro pubblico per poter arrivare a tirare un bilancio di quella che è la situazione che in realtà c'è a livello di inquinamento comunque presente nell'aria in questo momento a Casorate.

I dati, tra l'altro, anche se visti sulla carta sembrano, sono abbastanza allarmanti, potrebbero esserlo anche di più visto che sono stati questi dati rilevati durante il periodo estivo, per cui in ogni caso quando altre concentrazioni inquinanti non sono presenti, perché se dovessimo fare probabilmente un esame degli elementi inquinanti, durante il periodo invernale, con le caldaie, con il traffico del Sempione, con altri inquinanti presenti, probabilmente questi valori diventerebbero sicuramente più alti e probabilmente si aggiungerebbero anche altri tipi di sostanze sicuramente nocive. Qual è la soluzione a tutto questo?

Io onestamente non saprei rispondere. Io di questi dati ne ero già a conoscenza qualche settimana fa, quando in una riunione erano stati esposti per portarli a conoscenza delle minoranze, ci ho riflettuto in questo lasso di tempo ma onestamente soluzioni pratiche e tecniche non ne so consigliare.

Quindi cosa posso, allo stato attuale, che cosa posso fare da parte mia, cioè per quello che mi compete come ruolo di Consigliere comunale; posso appoggiare quest'iniziativa ribadisco lodevole dell'Amministrazione comunale e vedere se ne riesce a venire a capo. Non ci giurerei, qua vedo dei punti che sono stati espressi, possono essere validi, possono essere non validi, questo si potrà vedere solo ed esclusivamente nel prosieguo. Però importante allo stato attuale mi sembra il partire, cioè il fare qualche cosa di non far più finta che esistono delle situazioni anche pesanti sotto l'aspetto degli inquinanti e che prima tutti dubitavamo potessero esserci, perché sfido chiunque a poter affermare di pensare che l'aria di Casorate fosse un toccasana, sapevamo tutti benissimo che l'aria non era un granché, che l'aria non era sicuramente l'aria di montagna, però adesso abbiamo dei dati. Vediamo di partire da questi dati per poter procedere e cercare di migliorare, per quanto possibile, la situazione per noi, per i cittadini, per i nostri figli ecc.

La medicina per risolvere questo io non ce l'ho, i consigli magari potrebbero emergere nel futuro, dopo aver approfondito magari un po' di più la questione. Io ho terminato, buonasera a tutti.

CASSANI - Buonasera. Io vorrei riprendere l'intervento del consigliere Taiano che con la sua solita enfasi ha trasmesso il disagio che proviamo verso lo questa situazione dal punto di vista istituzionale.

Il disagio chiaramente non è orientato prevalentemente verso gli amministratori locali, anche se con questo non li assolve, perché se sono quarant'anni che questa situazione va avanti ci chiediamo come sia possibile ad oggi essere ancora a parlare di sperimentazioni di rotte di volo, di dati di inquinamento acustico e atmosferico. Il disagio è orientato sicuramente verso una colpevole latitanza degli organi di controllo.

Dove sono ARPA, ASL, ENAC, ENAV che avrebbero dovuto controllare preventivamente e fare rispettare le normative vigenti? Questo è un aspetto fondamentale della questione perché se noi pensiamo di fare, il comune di Casorate, una battaglia contro Malpensa, è un po' una battaglia del Don Chisciotte, andiamo a combattere contro i mulini a vento. Noi abbiamo molte strade che possiamo perseguire.

Sicuramente un'azione sinergica con gli altri comuni porterebbe un maggior potere verso un'azione verso Malpensa ma, al di là di questo, c'è un dato fondamentale, ci stiamo inventando, stiamo pensando a soluzioni per poter migliorare questa situazione? Io credo che ce ne sono tantissime ma ce n'è una fondamentale, la richiesta forte nel rispetto delle regole e delle leggi vigenti. Le leggi ci sono, ci sono decreti, ci sono leggi, c'è di tutto su Malpensa; purtroppo sono state perennemente disattese. Faremo bene a chiederci perché queste leggi sono disattese; quali sono gli interessi che sono dietro a questo comportamento, interessi politici, economici, penso che tutti siamo in grado di capire che la cosa è molto grande.

La strada maestra è quella di chiedere con forza il rispetto delle regole e far sì che queste situazioni di mancato controllo di chi deve controllare, non vengano più a ripetersi.

Adesso ASL ci dice che i dati sono preoccupanti; ci fa piacere, avrebbe potuto anche dirlo qualche anno fa, avrebbe potuto fare il suo dovere assieme all'Arpa e verificare questo tipo di situazione.

Per cui ribadisco, noi non vogliamo assolvere gli amministratori locali che hanno comunque loro responsabilità, perché l'amministratore locale è il primo vigile della salute dei cittadini, però credo che, indipendentemente da questo, bisogna fare un'azione per chiedere con forza il rispetto delle regole. Grazie.

TOMASINI - Io ho una semplice domanda da porre all'Assessore che parlava di iniziative legali.

Allo stato attuale abbiamo dati a sufficienza per poter intraprendere un'iniziativa legale?

Intendete farlo con che tempistiche? Ed eventualmente un'azione legale sarebbe solo il comune di Casorate o si attenderanno altri dati magari considerando anche altri comuni, e quindi mettersi in relazione con altri comuni per queste iniziative legali che potrebbero essere lunghe e molto dispendiose. Grazie.

CATTORETTI - Allora, per quel che riguarda la possibilità di intraprendere quest'iniziativa allo stato attuale, dei dati che ci sono emergono delle violazioni delle normative sull'inquinamento ambientale e quindi va da sé che l'azione possa essere intentata. Come dicevo prima, l'azione penale è autonoma e ha dei tempi che possono essere definiti medio lunghi, nel senso che comunque ci saranno, al di là dell'iniziativa, dell'impulso che potrebbe dare l'Amministrazione facendo un esposto, una denuncia, poi il Tribunale penale dovrà indagare, approfondire, verificare e quant'altro. Dal punto di vista civile altrettanto è possibile chiedere un provvedimento d'urgenza, quindi con tempi medio brevi, direi che più o meno dall'iniziativa, quindi dal proporre la domanda al Magistrato, nell'arco di 3 o 6 mesi si può avere un risultato utile.

Per quel che riguarda la presenza di altri comuni a sostegno di questo tipo di iniziative, ovviamente non spetta a noi in questa sede poter dire chi ci sarà e se ci sarà, anche se questi dati sono stati resi pubblici e nel testo della delibera consiliare c'è la volontà di condividere le ulteriori attività di studio dell'aria con i comuni che possono essere interessati, sia nel CUV che nel parco del Ticino.

SINDACO - Credo che alcune risposte agli interventi sono già contenute nella delibera.

Ricordo che anche nei 5 anni passati qualche delibera consiliare sul problema Malpensa sia stata presentata a chi di dovere. Per cui ora lascio la ai Sindaci e Consigliere regionale che volessero intervenire.

TOSI (Consigliere regionale)

Buonasera, ringrazio sia l'Amministrazione Comunale che il Consiglio Comunale di Casorate, sono Tosi Stefano, sono Consigliere regionale della Lombardia. È stato interessante lo studio che è stato presentato almeno ci dà l'idea del tentativo di cercare di capire cosa sta succedendo in realtà, perché lo studio va interpretato non per suicidarsi, ci mancherebbe altro che usciamo fuori e che ci suicidiamo, ma va interpretato per cercare di affrontare un problema, che non è solamente di Casorate.

In realtà io settimana scorsa ero a Saronno, dove vi erano valori di PM10 altissimi, perché vi è un inquinamento da traffico, vi è un inquinamento atmosferico molto alto che fra l'altro si è verificato anche a Sondrio, che per esempio si usa, questa è come utenza ambientale come riscaldamento la legna.

La legna provoca un PM10 altissimo. È molto importante che invece attorno a Malpensa vi sia una sempre maggiore attenzione per cercare di affrontare i problemi che sono evidenti di un aeroporto, si vedevano prima i dati di molti aeroporti internazionali, tutti gli aeroporti portano questi problemi che vanno affrontati, messi in trasparenza e aggrediti. Per questo che noi abbiamo anche discusso nel Consiglio Regionale che abbiamo svolto a Malpensa Fiere, di costruire un percorso di Valutazione Ambientale Strategica sui progetti di ampliamento dell'aeroporto di Malpensa. Ma questo non basta perché c'è un progresso.

In realtà questi dati, questo studio è stato fatto nel 2010, ricordiamoci che rispetto al volume di traffico del 2007, il 2010 ha un volume di traffico e di movimenti il 30 per cento inferiore rispetto a quello di qualche anno fa. Sicuramente i dati rispetto al 2007 in qualche modo si sono decrementati in termini di inquinanti.

Questo per dire che la Valutazione Ambientale Strategica, o anche la VIA sono fondamentali, e vanno affrontati però in maniera molto seria, come va affrontato tutto il tema del monitoraggio dell'inquinamento acustico e ambientale e dell'aria, va affrontato in maniera continuativa e seria.

Per questo che tutti gli enti che sono citati devono svolgere questo lavoro con degli accordi da rispettare, perché tutta la pubblicità sull'informazione di questi dati deve essere garantita.

Come alcune decisioni che avrebbero dovuto essere prese, alcuni decreti purtroppo non applicati in realtà, che avrebbero portato a ridurre l'impatto di alcuni fenomeni che ovviamente sono molto critici, come quelli del volo notturno che noi sappiamo ha una incidenza rilevante per le popolazioni che abitano attorno all'aeroporto. Come dicevo però, la Valutazione Ambientale Strategica, come anche la VIA, servono per avere una visione completa del problema perché è indubbio che in una zona densamente popolata come la nostra noi dobbiamo avere questa visione e dobbiamo incidere su tutti i fattori inquinanti.

Questo tema non è ancora stato risolto, io spero che anche l'iniziativa delle Amministrazioni comunali ci aiuti per quanto riguarda il lavoro nostro in Regione a promuovere una spinta perché la Valutazione Ambientale Strategica vada avanti. Noi ci siamo visti a luglio nel Consiglio Regionale a Malpensa Fiere, a settembre abbiamo approvato in Consiglio Regionale una mozione riguardante Malpensa.

Sono passati dei mesi e non si è mosso ancora nulla. È stato detto che i progetti di ampliamento hanno un tempo molto lungo, sì ce l'hanno e allora è possibile fare la Valutazione Ambientale Strategica, è possibile applicare anche una parte della delibera che voi andrete ad approvare. Io credo che questo, siccome ci sono qua altri Sindaci dei comuni attorno a Malpensa, questa può essere una iniziativa politica importante che può vedere tutti uniti per gestire un problema che è importantissimo, dove vi è ovviamente il tema dello sviluppo e dell'occupazione ma dall'altra parte, sullo stesso piano, vi è il tema del rispetto dell'ambiente e della salute.

ASPESI (Sindaco Cardano al Campo)

Sono il Sindaco di Cardano al Campo e mi hanno chiamato in causa anche come Presidente di ANCAI.

Innanzitutto una cosa, grazie anche io dico a questo incontro, era ora che anche altri comuni si accorgessero che non basta tenere sotto controllo il rumore, noi abbiamo sempre parlato solo di rumore in questi anni, raramente ci siamo preoccupati dell'aria, un po' tutti. Io ho portato comunque i risultati delle analisi di Arpa che abbiamo fatto l'anno scorso, sono in attesa questo prossimo mese, il mese alla fine di febbraio, inizi di marzo, dei dati delle analisi fatte nel periodo invernale. Dico questo perché, a differenza di Casorate, noi teniamo sotto controllo il PM10; sapete perché? Perché il cherosene e cioè tutto l'inquinante del traffico aeromobile è responsabile, fatto 100 il PM10, sapete di quanto? Del 3,5%.

Il PM10 nella sua stragrande maggioranza è fatto da il traffico e dal riscaldamento, e queste due voci da sole fanno l'80 per cento del PM10.

Poi certo, noi in aggiunta a ciò abbiamo un 3/4% di queste cose qui che nello specifico fanno bene loro ad avere analizzato i fines e non i cors, il microparticolato, però in realtà noi dobbiamo tenere sotto controllo questo. Questa cosa l'abbiamo già scoperta anche quando abbiamo fatto la Valutazione Ambientale Strategica con il Parco del Ticino. Quando noi avevamo chiesto la Valutazione Ambientale Strategica al Parco del Ticino che ha citato prima il Sindaco pagata da noi, cosa volevamo?

Volevamo verificare la compatibilità della terza pista; ma cosa è risultato?

Che l'aria cattiva che si respira qui è uguale a quella di Abbiategrasso, perché la stragrande maggioranza, su tutti i giorni dell'anno, perché nella stragrande maggioranza dei nostri comuni il traffico e il riscaldamento sono al 70/75 per cento i responsabili dell'aria cattiva che respiriamo.

Quindi è un problema più complesso. Quindi benissimo analizzare questi dati però guardate che, e Arpa è disponibilissima a farla, e molti dei nostri comuni lo fanno.

Lo fa Ferno, lo fa Lonate, lo fa Gallarate, lo fa Busto Arsizio, lo facciamo tutti, bisogna avere il gusto di andare a leggere e di capire cosa sta succedendo. Seconda cosa, che cosa si può fare rispetto a queste cose.

Io dico che una l'ha già detta Stefano, Stefano Tosi, ormai dobbiamo renderci conto che dobbiamo puntare su una cosa, che è quella della Valutazione Ambientale Strategica.

Non lo so se riusciremo a farla questa volta, ma nell'interesse di tutti non si può più concepire l'ampliamento dell'aeroporto che non sia preventivamente sottoposta a Valutazione Ambientale Strategica, non ha senso.

Voi sapete qual è la differenza tra Valutazione Ambientale Strategica e VIA?

La VIA si fa dopo, una volta definito un progetto si fa la valutazione d'impatto ambientale, e cioè bisogna andare a vedere che cosa succede, che cosa bisognerebbe fare per farci stare questa terza pista.

La Valutazione Ambientale Strategica no.

La Valutazione Ambientale Strategica, mentre si sta procedendo al piano e a disegnare la terza pista, si dice ma questa cosa ci sta o no? O bisogna spostarla, o bisogna rinunciarci.

Ecco perché è fondamentale la Valutazione Ambientale Strategica.

Ma non perché noi non vogliamo necessariamente lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa, ma perché è la sola condizione che si mette, è la sola condizione che mette noi sindaci e il territorio la capacità di dire se è compatibile o no. Terza cosa, i voli notturni.

L'avete già citato, Ciampino è riuscito a bloccare tutti i voli notturni.

A Ciampino non c'è più un volo notturno; dalle 23 alle 06 non si vola più, ad esclusione dei voli di Stato, dei voli per la salute pubblica, ma anche i postali non ci sono; perché?

Perché c'è una legge che dice che occorrono due condizioni, ed è una legge tuttora in vigore, occorrono due condizioni perché ci siano i voli notturni.

La prima, che sia il Ministero dell'ambiente, di concerto col Ministero delle Infrastrutture e dopo aver sentito gli enti locali, che dica che sta bene i voli notturni.

Seconda condizione, che i decibel nella cosiddetta zona A, la zona A è quella che sta più esterna all'aeroporto, i decibel di notte non superano i 60 decibel notturni.

I decibel notturni sono diversi dai decibel diurni, la rilevazione è fatta con strumentazioni diverse e sono molto più sensibili. Occorrono queste due cose.

Io non ho mai saputo che noi siamo stati coinvolti e che è stato chiesto a Malpensa di accettare i voli notturni. Noi tutt'oggi abbiamo dai 20 ai 25 sui voli notturni tutte le notti, e gli studi che hanno fatto vedere ed altri, dimostrano che quantomeno il volo notturno è una delle cause dell'insorgenza o del peggioramento dei casi di ipertensione. E questa è un'altra cosa, è una battaglia che dobbiamo fare.

Per cui che cosa dovremmo fare? Secondo me è giusto il vostro invito e sono d'accordo con la vostra delibera anche sul fatto di coinvolgere gli altri comuni, su questi due temi, voli notturni e Valutazione Ambientale Strategica dobbiamo insistere, dobbiamo cercare il massimo dell'unità.

Ultima cosa, giusto perché lo sappiate anche voi, noi ci rivedremo come ANCAI mercoledì mattina a Roma e all'ordine del giorno ci sarà questo tema dei voli notturni, e l'ho voluto mettere io perché sulla base di Ciampino vorrei provare a promuovere un'azione per tutti gli aeroporti italiani, non solamente per questo, ho dovuto spostare però l'appuntamento, l'avete visto, alle 12 perché alle 9.30 Vito Riggio, il presidente di ENAC, finalmente ci presenterà, se è vero, il piano nazionale di volo, che è la cosa secondo noi più importante di tutti per i suoi riflessi; che cosa vuol dire?

Noi finora abbiamo avuto lo sviluppo aeroportuale che è stato nelle mani dei gestori degli aeroporti e non della politica, e non di una gerarchia di aeroporto.

Noi abbiamo vissuto la vicenda di Fiumicino - Malpensa anche perché non era chiaro chi dovesse essere, vi ricordate, non se ne parla più, dell'HUB, ma non c'era spazio per due HUB, ma non c'è un piano nazionale di volo, non si sa bene quale sarà il futuro di tutti i singoli aeroporti.

Mercoledì mattina l'ENAC ci presenterà questo progetto. Grazie.

REGGIO (Sindaco Golasecca)

Io volevo ringraziare e complimentarmi con l'Amministrazione, di Casorate che ha saputo, anche con un certo coraggio, organizzare questo studio.

Mi auguro che questi dati possano essere resi pubblici e possano quindi dare ai comuni del CUV di potere essere attentamente studiati. Ritengo che siano molto completi.

Indubbiamente ribadiscano una certa preoccupazione che noi tutti abbiamo.

Noi, in particolare, non siamo tanto preoccupati per il rumore ma proprio per la qualità dell'aria che non conosciamo. Come comune abbiamo richiesto ad Arpa di poter svolgere delle analisi sulla qualità dell'aria nel nostro territorio però capisco che sarebbe davvero molto importante che queste analisi potessero coinvolgere un territorio più ampio che non sia quello del singolo comune di Casorate, del singolo comune di Golasecca, dei singoli altri comuni ma possano interessare un ambito territoriale vasto.

Condivido pienamente quello che il Sindaco Aspesi ha appena comunicato, in particolare sul discorso dei voli notturni e soprattutto sulla necessità di ottenere la Valutazione Ambientale Strategica.

Vi ringrazio ancora.

MONTAGNOLI (Sindaco di Arsago)

Vi ringrazio per questo invito di questo Consiglio comunale che a preso a cuore il problema dell'aria.

Ad Arsago Seprio appena insediato ho fatto anche io richiesta di questo servizio e verrà fatto 4 settimane nel mese di agosto e quattro settimane del mese di dicembre proprio prossimi, con Arpa che verificherà i dati che molto probabilmente avranno conferma in questi dati visto che leggevo che la via Manara (incomprensibile) Manara è sulla rotta 358 e quindi mi aspetto una conferma di questi dati.

Io insisterei però su quello che ha già detto Aspesi e che ha detto anche Tosi, sono pronto a fare il Piano di Governo del Territorio ad Arsago Seprio, siamo ormai arrivati all'ultima conferenza e mi è stata imposta la valutazione ambientale strategica, per cui ho dovuto fare degli investimenti per la Valutazione Ambientale Strategica. Per 5.000 abitanti andiamo a sfiorare del cinque per cento il territorio in cui andremo costruire, mi hanno imposto la Valutazione Ambientale Strategica, un documento alto così oggi al vaglio degli enti competenti. Si capisce perché regione quant'altro non voglio fare la Valutazione Ambientale Strategica per Malpensa; è la prima cosa che deve fare. Giustamente la VIA viene fatta dopo, la Valutazione Ambientale Strategica prima. Mi si dice se questa terza pista, se questa quarta pista, quinto satellite, quarto satellite e quant'altro ci stanno, me lo dovranno dimostrare, se così sarà purtroppo dovremo accettarlo, ma almeno questo va fatto. Quindi, è la cosa fondamentale.

Seconda cosa, i voli notturni, qui mi dispiace caro Taiano dirti che non si è fatto nulla, tutti i comuni hanno fatto, personalmente sono arrivato a fare tre denunce penali, sono arrivato al massimo alla Procura della Repubblica di Busto Arsizio.

Hanno avvocato a sé il Procuratore, tutta la pratica e hanno annullato tutto.

Era già pronto il sequestro della pista 35R, già pronto, e quindi quando si vanno a toccare questi interessi cara gente la Procura ha ben altro da pensare.

Bello dirlo sospendiamo e facciamo, il procuratore ha di fronte a sé Malpensa contro il piccolo Arsago, e contro tanti altri comuni, ma la realtà è ben diversa e quindi non siamo, non siamo stati con le mani in mano.

Il mio passato, oggi è solo da un anno e mezzo o due che sono Sindaco ma prima ne ho fatte di battaglie, purtroppo quando si arriva anche al penale, ed ha ragione l'avvocato, è la corsia preferenziale, quella più veloce, ma arrivati al punto finale avvocato a sé tutto il procedimento è stato annullato tutto, nonostante fosse già pronto il sequestro della pista 35R, perché come voi ben sapete l'aeroporto di Malpensa è fatto di due piste, piaccia o non piaccia (incomprensibile) dice certe cose, che sono state completamente disattese.

Però purtroppo così è perché le due piste di Malpensa hanno ben altra vocazione, che è quella di utilizzarle alternativamente o in qualche altro modo.

Chi le ha progettate negli anni 70 aveva previsto, vista l'urbanizzazione e quant'altro, un certo utilizzo di queste piste; oggi si utilizzano le piste in maniera completamente diversa, ed è chiaro che il territorio urbanizzato, Arsago e Casorate, Casorate prima e Arsago Seprio (incomprensibile), siamo concitati tutti e due allo stesso modo. Io mi auguro che questo esposto che voi farete, magari appoggiato da qualcuno, sarei ben contento, abbia un seguito, sarei io il primo a firmarlo. Scusate e buona serata.

COLOMBO (Sindaco Somma Lombardo)

Buonasera a tutti e grazie per l'invito.

Io oggi pomeriggio leggevo un interessante lavoro prodotto dall'Arpa di Torino sull'aeroporto di Caselle.

Voi sapete Caselle è a due chilometri dal perimetro aeroportuale.

Alla fine di tutto questo lavoro che è identico a questo e soltanto teneva conto del vento, dell'umidità dell'aria, di tutta una serie di cose, il risultato era non è possibile determinare l'inquinamento dell'aeroporto a meno di due chilometri, a più di due chilometri dal sedime aeroportuale, proprio per le cose che diceva Aspesi, perché la maggior parte dell'inquinamento che noi viviamo non è certamente dovuto agli aerei, ed io continuo a dire che se i motori delle macchine avessero fatto il lavoro o si fossero evoluti come ci sono evoluti ultimamente i motori degli aerei, probabilmente a quest'ora le macchine non inquinerebbero o inquinerebbero molto meno. Quindi bisogna partire anche da questi presupposti in generale, purtroppo è così. Quindi volevo sottolineare questo fatto, che l'attenzione deve essere principe su queste cose qui, lo sappiamo, lo sappiamo tutti; questi dati sono dati che conosciamo, già letti e riletti, quello che invece manca è l'azione politica. E l'azione politica vuol dire dare risposte non certamente attraverso la magistratura, io non condivido molte cose di questa delibera perché la trovo più che altro una delibera che poi alla fine dice sì, se non sono d'accordo devo essere per forza d'accordo perché dice tutte delle cose sagge, però nella realtà dove porta? Da nessuna parte, se non in uno scontro che probabilmente durerà anni, con necessità di perizie e controperizie, proprio perché manca il vento, l'umidità e tutte queste cose.

Forse il ragionamento è diverso, è la politica che deve intervenire, la politica regionale e la politica locale.

La politica regionale attivando un principio che è già espresso nell'Europa e soprattutto nell'aeroporto di Amsterdam, la tassa ambientale. La tassa ambientale che deve essere rimessa sul territorio, tassa ambientale che deve essere messa sul territorio....

(interventi del pubblico)

COLOMBO (Sindaco Somma Lombardo)

È così, voi potete dire quello che volete ma la politica deve prendere queste decisioni, deve lavorare in questo senso.

(interventi del pubblico)

SINDACO - Vi invito ad ascoltare....

(interventi del pubblico)

SINDACO - Per favore non costringetemi a sospendere....

Verbale del Consiglio Comunale n. 01 del 21.02.2011

(interventi del pubblico)

COLOMBO (Sindaco Somma Lombardo)

Innanzitutto le parolacce te le tieni per te per cortesia perché io non ho offeso nessuno, sto dicendo semplicemente il mio pensiero e quindi per cortesia le parolacce te le tieni per te.

(interventi del pubblico)

SINDACO - Per favore.

COLOMBO (Sindaco Somma Lombardo)

Siccome la politica in questo momento non è in grado né di diminuire il traffico su Malpensa né mettere un limite su Malpensa, ragioniamo che cosa possiamo fare di positivo in questa fase.

(interventi del pubblico)

COLOMBO (Sindaco Somma Lombardo)

Ma quale morire di tumore, per cortesia.

Sono cose giuste quelle che sono state dette ma prendiamole con intelligenza, affrontiamo i problemi con concretezza, se no non ne veniamo fuori, non ne veniamo fuori.

Se no ci laviamo le mani, facciamo delle bellissime delibere senza risultati, senza risultati strategici.

Notturni, voli notturni, io condivido tutte le preoccupazioni di Aspesi ma ragazzi c'è una sentenza del Tar che sospende questo decreto, è così. Allora mi sapete dire perché dal 1999 ad oggi non si è riusciti a fare nulla?

Perché probabilmente le azioni giudiziarie, le azioni nei confronti di questo decreto hanno bloccato, o è scritto male o è inapplicabile. E allora, in questo caso io come sindaco che cosa posso fare?

Ricorrere per l'ennesima volta alla Magistratura?

Sembra che la politica debba solo ricorrere alla Magistratura per risolvere i suoi problemi.

Questo è un limite pazzesco della politica.

Allora decidiamo in un tavolo che è aperto, che è quello della verifica del rumore, di questa nuova sperimentazione, di capire lì cosa possiamo fare per i voli notturni, trasferirli il più possibile verso mezzanotte e verso le sei e mezza del mattino, chiudendoli nel periodo nelle ore notturne.

Queste sono le cose che la politica in questo momento può fare, e questo è quello che voglio fare io.

Poi ognuno di voi si faccia eleggere al posto mio e faccia la sua politica in questo senso. Grazie.

MIOTTI (Sindaco Vizzola Ticino)

Sono sindaco solo dal giugno del 2009 per cui la problematica Malpensa la sto vivendo forse in un modo un po' marginale. Molti di voi qui conoscono molto bene come è la configurazione geografica del nostro territorio per cui diciamo che il discorso di prassi che sento spesso dire in tutte le riunioni a cui sono stato che riguardano Malpensa è, ma sì tanto ormai a Vizzola siete marginalmente interessati.

Debbo invece constatare che soprattutto l'impatto atmosferico mi sembra che sia una cosa molto difficile da interpretare. Ho sentito parlare di questo studio del quale ringrazio il comune di Casorate per avercelo proposto, altri invece parlano di studi dell'Arpa. Sappiamo benissimo, da quello che è emerso questa sera, che stiamo parlando di due studi completamente diversi.

Mi sembra che sia stato ribadito questa sera che lo studio prodotto questa sera da questo istituto sia mirato, calibrato e centrato sull'inquinamento atmosferico derivante solo dagli aeromobili.

Questo ha una importanza notevole secondo me perché parlare di inquinamento del PM10 che deriva dalle caldaie, deriva dal riscaldamento, deriva dalla legna, va bene ma è uno studio che non c'entra niente con i dati che ci sono stati proposti questa sera, per cui stiamo parlando di due cose diverse.

A mio modo di vedere però ci sono tecnici che possono confermare o sbugiardare quello che sto dicendo.

Io, ripeto, sto apprendendo il tema Malpensa da un anno a questa parte.

È vero, come ha fatto notare il Consigliere, mi sfugge il nome, quel signore con la maglia viola, dove rivolgeva una certa diciamo critica nei confronti dell'esecutivo.

Io invece faccio un plauso all'esecutivo di Casorate perché secondo me meglio tardi che mai, ad un certo punto bisogna iniziare a fare questa cosa perché se mai nessuno inizia mai nessuno potrà prendersi il merito o il demerito di averlo fatto. Di conseguenza secondo me va riconosciuto un plauso all'Amministrazione di Casorate. Muoverei a quelle amministrazioni che invece non lo hanno fatto, ma non voglio parlare degli altri, parlo della mia. Io ora non ho ben preciso la tempistica quando sia stato approntato o richiesto questo studio, Verbale del Consiglio Comunale n. 01 del 21.02.2011

Vizzola sotto questo aspetto forse è stato un po' sordo o non ha sentito o non era presente, per cui condividere quello che è stato fatto, quello che sarà, secondo me è più interessante, ma deve essere una cosa che deve essere dibattuta all'interno del CUV.

Il CUV è composto da otto comuni e tutti questi comuni devono prendere una posizione favorevole o contraria a questo studio, che ci porterà dove? Non lo so.

Sul discorso della Valutazione Ambientale Strategica sulla quale noi Sindaci stiamo più volte ribadendo questo concetto, faccio presente che è stato chiaramente espresso da un Assessore regionale la volontà di non farla la Valutazione Ambientale Strategica in questa fase.

Di conseguenza noi dobbiamo avere una posizione, come si può dire, di confronto ma nello stesso tempo in positivo, nei confronti degli enti superiori ai comuni, che sono la Provincia, che sono la Regione, la quale Regione a sua volta si rivolgerà al Ministero, noi dobbiamo con forza ribadire il concetto che noi questa valutazione ambientale strategica la vogliamo.

Se poi ci sarà risposto, come c'è stato in una prima fase, che la Valutazione Ambientale Strategica non si fa, perché la Valutazione Ambientale Strategica è una cosa che è inserita nel Piano d'Area Malpensa, che arriverà quando? Comunque è inutile dilungarsi oltre diciamo su questa situazione, abbiamo ben compreso tutti qual è il problema e dove sta il nocciolo della questione.

Se ci sarà una coesione su questo tema Malpensa, di tutti i Sindaci ma anche di tutti i cittadini residenti nei vari comuni, perché è altrettanto vero che altro tema di dibattito di Malpensa, e se ne discute da tanto è, Malpensa ci piace anche quando ci dà i posti di lavoro o quando non li dà Malpensa diventa un problema?

Basta essere molto chiari. Come ha detto invece Aspesi, io lo condivido, le due cose possono andare di pari passo, basta essere capaci di proporle nel modo e nei tempi giusti, ed è quello che io credo cercheremo di fare. Grazie a tutti e scusate. Buona serata.

SINDACO - Se altri Sindaci vogliono intervenire.

Apro il dibattito (incomprensibile) iscritti. Raccomando di non superare i 5 minuti.

Vedo iscritto il signor Bombelli Giuliano.

Bombelli Giuliano

Sono abitante a Casorate Sempione.

Sarò brevissimo, per punti, poi la suddivisione dei quesiti io la faccio a tutti, poi risponderà chi è più competente. Premesso che mi dispiace di aver visto, penso che qua dentro, eccetto il sottoscritto, più o meno tutti abbiamo dei figli, pensavo ad una maggior coesione sulla salute dei propri figli, specie da parte di qualcuno che rappresenta addirittura una popolazione superiore a noi, senza fare polemiche, o senza fare discorsi demagogici davanti ad una situazione di questo genere che non è per creare allarmismo ma adesso volevo proporre dei quesiti che vedrete che forse la situazione potrebbe anche essere peggiore di quella che abbiamo visto. Allora sorvolo sul discorso Valutazione Ambientale Strategica e voli notturni e sul discorso dell'altezza dal suolo perché certe volte gli aerei sopra casa mia, io dico sempre che se fossero di plexiglas si vedrebbero le mutande delle hostess, scusate il paragone ma è così.

E poi i voli notturni dalle due di notte che il sottoscritto si sveglia di soprassalto perché sembra che crolli la casa, sorvolo questo per dire due cose di ufficio. Chiedevo se i dati proiettati sono disponibili, prima cosa, dove, quando e come, sia i dati proiettati che tutte gli studi Arpa e ASL che ho sentito menzionare questa sera. Seconda cosa, i rilevamenti che noi abbiamo fatto solamente di 4 mesi, volevo capire un discorso di questo genere. Visto che qualcuno sta cercando le scuse delle stufe a legna ecc. se un discorso economico compatibile con il comune di Casorate o probabilmente associato ad altri comuni, può essere esteso per un periodo superiore, come e quando. Però la parte più importante del mio intervento è su due cose.

Primo, nessuno ha mai parlato e nessuno vuole mai parlare di emergenze; cosa sono le emergenze?

Ve lo spiego subito. Le emergenze sono quelle bellissime cose che una volta ogni tanto l'aereo che parte in emergenza deve scaricare cherosene prima di rientrare.

Sembrerebbe che per i sistemi e per le procedure internazionali debba salire a 8.000 metri, sganciare quasi tutto il carburante e poi rientrare, cosa che nessun pilota del mondo abbia mai fatto perché visto che comanda lui e visto che la pelle è la sua e di tutta la gente, dov'è lui scarica.

È già successo in passato e anche il sottoscritto il giorno dopo il giardino era completamente bruciato, o qualcuno qui in brughiera è venuto a casa di corsa dopo aver fatto la doccia di cherosene.

Allora io vorrei sapere se esistono, chi li ha, e vorrei che in ogni caso finalmente venissero pubblicate queste maledette emergenze e quante sono. Se qualcuno vuole divertirsi a fare quattro conti, basta pensare subito che forse un aereo credo che tenga 10.000 litri di cherosene, forse di più, le ali sono piene di cherosene.

Quindi, facciamo quattro conti, se volete fare un po' di conti a 600 voli al giorno, fate un po' la percentuale dello 0,001% vedete quanti aerei che possono essere andati in emergenza, ma si chiama emergenza grave e non emergenza della spia che non funziona, le emergenze quelle da rientro.

Vorrei sapere che fine hanno fatto queste cose e finalmente che si sappia finalmente, perché forse i dati di una bella doccia di cherosene sono un po' moltiplicate ai valori che avete visto voi.

Poi un'altra cosa, trent'anni fa il sottoscritto, quando si parlava delle prime manifestazioni che sono finiti anche due casoratesi in galera, aveva chiesto in varie riunioni che venisse chiesto ai medici di base, che purtroppo vedo che forse non sono neppure qua, di fare un monitoraggio sulla popolazione e che se forse era partito trent'anni fa forse adesso avevamo qualche dato, non solo sulla popolazione di Casorate, magari su quella.... Poi che i vari medici di base, tipo i medici di Arsago ecc, messi assieme, facessero tutto questo monitoraggio sulla popolazione che forse adesso magari avevamo qualche dato sulla salute, perché forse i dati che indicano che visto che siamo inquinati e quindi un po' di inquinamento in più o in meno non cambia niente, però forse vediamo che se muoiono gli alberi del signor Quintavalle, magari non è che ci girano meno le balle anche a noi che magari crepiamo anche noi. Grazie e ho finito.

SINDACO - Magari risponderemo poi dopo qualche intervento. Vedo iscritto il signor Bollazzi.

Bollazzi

Sono di Somma Lombardo, Consigliere comunale della lista Insieme per difendere Somma.

Dico subito che la mia opinione è esattamente l'opposto da quello che abbiamo sentito dire cinque minuti fa dal sindaco di Somma, notoriamente grande sponsor della grande Malpensa, della terza, quarta e quinta pista. Comincio col dire che la richiesta che Somma facesse quanto è stato fatto da Quintavalle il sottoscritto l'ha presentata per due volte e la maggioranza del comune di Somma Lombardo l'ha sempre respinta.

Ricordo anche che quando sono usciti i dati del Quintavalle il nostro buon Sindaco ha detto ma quale inquinamento di vent'anni fa, adesso non inquinano più gli aerei, per cui è inutile fare una ricerca del genere. E questa sera ha ribadito le stesse cose. Dico anche che se venisse fatta un'indagine di questo tipo nella zona di San Rocco di Somma, dove passano sopra tre rotte, probabilmente i dati sarebbero ancora più tragici.

Però purtroppo dobbiamo sentirci dire che gli aerei oggi non inquinano più, chissà perché oltre che dati di Amsterdam denunciati diciamo da voi, ci sono anche gli altri aeroporti americani dove nei dintorni di 5, 10 chilometri la vita media è più bassa di 5 o 6 anni; penso che questo sintetizza qualunque tipo di danno che può fare l'aeroporto, mentre qua ci sentiamo anche dire che, non so da quali dati vengono fuori, che le polveri fini degli aerei sono il 3.50 per cento.

Può darsi che sia a livello nazionale, non a livello locale perché c'è uno studio, uno dei 7 o 8 che stanno a Somma Lombardo nei cassetti, che dicono invece che in ambito locale le polveri fini hanno un'incidenza del 30 - 40 per cento. Tanto è vero che la centralità di Ferno, che notoriamente non è contornata da milioni di auto, è tra quella che segna i valori più elevati, superando addirittura Gallarate e Busto che a sua volta risente dell'aeroporto. Quindi se la centralina di Ferno è tra i valori più elevati collocata in zona Santa Maria, quindi contornata da aerei e non da macchine, qualche cosa vorrà pur dire per quanto riguarda le polveri fini.

E, ripeto, le risposte che ci sentiamo dire da Somma Lombardo, concentriamo i voli prima di mezzanotte e poco dopo le sei. Mi sembra che la proposta sia veramente diciamo il massimo che possiamo sentirci dire.

Poi, Valutazione Ambientale Strategica o non Valutazione Ambientale Strategica, in Italia si può fare qualunque tipo di Valutazione Ambientale Strategica per dimostrare che tutto va bene, perché l'abbiamo già visto altre volte, però detto in sintesi, e concludo, se passo il tempo me lo dite perché sono abituato anche a Somma Lombardo che mi tolgono la parola, per cui non c'è problema.

Io mi domando, in un'area come la pianura padana, la più inquinata d'Europa e del mondo, e nel circondario ancora peggio, come si fa, al di là della Valutazione Ambientale Strategica, a ipotizzare i 50.000.000, 60.000.000 di passeggeri; come si fa ad immaginare una cosa del genere.

Quindi, chiudo con la sintesi, se gli americani che questi studi li fanno da anni, ci hanno dimostrato che attorno agli aeroporti si campa dai 5 ai 6 anni in meno, cosa dobbiamo ancora stare a discutere.

Penso che sia talmente ovvio e non sentirci dire che l'aereo non inquina e che è tutta colpa delle auto.

Anzi, ringrazio Casorate e penso che Somma se non (incomprensibile) chiederà di unirsi a far parte di Casorate e non di Somma.

SINDACO - Ha chiesto la parola il signor Sparacino.

Sparacino

Grazie. Signor Sindaco buonasera, un saluto al Consiglio comunale, a tutti gli oratori ed al pubblico.

Verbale del Consiglio Comunale n. 01 del 21.02.2011

Sono Antonio Sparacino, Segretario del circolo del Partito Democratico di Casorate Sempione. Cercherò di rimanere nel tempo e infatti ho scritto due paginette proprio per non sfiorare. È indubbio che Malpensa rappresenta una realtà che non è possibile in alcun modo ignorare. È noto il suo ruolo fondamentale che svolge nella nostra provincia, direttamente e indirettamente, in termini economici, occupazionali e sociali. Tutti noi abbiamo l'interesse che il maggior polo economico del nostro territorio continui a produrre effetti benefici per le imprese e le famiglie della zona, e perché no, possa anche aumentare questa capacità, rendendola magari più congrua e proporzionata rispetto al peso che il territorio supporta. Ma, al contempo, è interesse di tutti ed è un preciso dovere dell'istituzione pretendere e verificare costantemente che questa importante struttura si sviluppi in armonia e compatibilità con il territorio che lo ospita, e mai a suo discapito. Perché è evidente, anche ad un bambino, che il benessere economico di un individuo non può prescindere dal suo benessere fisico, che nessuno sviluppo economico potrà mai avvenire a scapito della salute e quindi della vita di un solo cittadino. È evidente anche che in uno Stato di diritto nulla può giustificare la non osservanza delle leggi e delle norme vigenti. La forza economica, commerciale e politica di un soggetto non può e non deve autorizzare abusi e prevaricazioni nei confronti di soggetti inevitabilmente più deboli, quali una piccola comunità piuttosto che un singolo cittadino. Stiamo vivendo giorni in cui assistiamo ad avvenimenti che ci portano a pensare che ciò sia inevitabile, e per alcuni versi giustificabile, ma io credo che così non è. Non voglio essere retorico nel dire che la legge è uguale per tutti. L'aeroporto della Malpensa è nato e si è sviluppato fino ad oggi senza gli adeguati passaggi tesi a mitigare gli impatti negativi che si ripercuotono sul territorio. Il cosiddetto decreto D'Alema che stabiliva precisi interventi a tal fine, è stato disatteso. La regolamentazione delle rotte, un atto che avrebbe dovuto concretizzarsi nei primissimi mesi successivi all'inaugurazione, è in uno stato di perenne empietà in assenza di un punto di incontro tra gli enti coinvolti. La sperimentazione partita nell'estate scorsa, che ci ha illustrato l'Assessore Marson, ha introdotto ulteriori elementi che fanno emergere un costante mancato rispetto delle rotte di decollo. Gli enti preposti accertano, come abbiamo visto, ma non sanzionano, in un contesto di vero e proprio Far West delle rotte. Può un privato, faccio un esempio, un privato o un imprenditore che oggi a Casorate Sempione o in un qualsiasi altro comune della zona, volesse effettuare un semplice intervento di manutenzione alla propria abitazione o alla propria azienda, è obbligato ad ottemperare ad una serie estenuante di procedure burocratiche, nonostante il nostro Governo si sia dotato di un affascinante quanto di dubbia efficacia Ministero della semplificazione. Ebbene per Malpensa, che ricordiamoci è l'unico caso al mondo di aeroporto che insiste in un'area vincolata a parco, tutto ciò sembra non valere. L'unica Valutazione Ambientale Strategica esistente è quella commissionata dal CUV e realizzata dal Parco del Ticino a spese nostre. Regione Lombardia, SEA, si sono mostrati sempre sordi alla richiesta di una Valutazione Ambientale Strategica o di una VIA per Malpensa, ed oggi che si parla di ampliamento, l'atteggiamento resta lo stesso, in barba a tutte le dichiarazioni di facciata relativamente al coinvolgimento del territorio che abbiamo letto recentemente sui giornali. Non posso quindi che salutare con entusiasmo e, lasciatemelo dire, con orgoglio, un'iniziativa come quella intrapresa dall'amministrazione di Casorate. Come locale circolo del Partito Democratico abbiamo condiviso sin dal primo momento il merito ed il metodo con cui questo progetto è stato condotto. Siamo felici che il nostro piccolo comune si sia fatto capofila di un'istanza che interessando non poco tutto il circondario. Adesso direi non lasciamo che questo interesse scemi. Al contrario l'invito che rivolgo a tutti gli amministratori della nostra area è che si mettano da parte ideologie ed appartenenze politiche e si ponga al primo punto della propria azione la salute dei cittadini. Che tutti, in relazione alle proprie responsabilità si facciano promotori di iniziative analoghe in modo da avere una mappatura più dettagliata di ciò che respiriamo. Nessuno vuole impedire a Malpensa di svilupparsi, pretendiamo però che per arrivare a questo risultato si valutino tutte le strade possibili. Non si dia per scontata l'equazione sviluppo uguale consumo del territorio. I cantieri faraonici, lo sappiamo, convergono prima di tutto a chi ha interesse a muovere denaro e potere. Non è scontato che analogo interesse e convenienza ci sia per i cittadini. Non ci si abbandoni ad una visione miope e parziale che potrebbe paradossalmente portare alla morte la stessa creatura che si propone di sviluppare. Non lasciamo dell'interesse economico di pochi guidi e condizioni scelte le cui conseguenze saranno comunque pagate dalla comunità. Il Partito Democratico è attento a questo tema, lo dimostra il dibattito vivo promosso costantemente da diversi nostri rappresentanti, lo dimostrano...

SINDACO - Sta scadendo il tempo.

Sparacino

Ho finito Sindaco grazie.

Lo dimostra la presenza questa sera di importanti esponenti a vario livello, la segreteria provinciale ha messo l'argomento in cima alla propria agenda, e questo interesse si concretizzerà presto in una posizione forte e chiara e in proposte concrete senza preconcetti. Concludo dicendo che non posso che manifestare forte e completo il mio appoggio a tutte le iniziative che la delibera presentata stasera si propone di mettere in atto.

Mi auguro che tutti i gruppi consiliari approvino all'unanimità e senza alcun distinguo che suonerebbe alquanto stonato visto il tema di interesse generale. Grazie.

SINDACO - È iscritto a parlare il signor Calò Francesco.

Calò Francesco

Io vivo il tema non perché mi voglio suicidare domani perché questa sera la vera notizia è che mi sembra che un partito come l'UDC è pro eutanasia, ma sono in realtà qua a parlare che di una vera sfida che noi tutti dobbiamo cogliere, perché è vero che Malpensa ci crea tanti problemi ma è anche vero che Malpensa è una opportunità. Allora perché non pensare a un sogno diverso, ad un sogno dove si può vivere con un aeroporto e allo stesso tempo non perderci di salute. Questa è la vera sfida che noi tutti dobbiamo combattere e raggiungere come obiettivo. Perché è semplice dire no alle cose ma anche lo stesso Obama, perché io sono un po' più giovane, dice chiaramente che la vera sfida è quella delle risorse naturali, di utilizzarle il meno possibile e fare grandi cose. Perché non si potrebbe utilizzare il tema di Malpensa con questo obiettivo?

Vede, il signor sindaco di Somma vuole secondo me abdicare al suo ruolo istituzionale, perché chi è Sindaco, come il Sindaco di Casorate ha al primo posto come suo obiettivo di tutelare la salute dei propri cittadini. Il tema della salute dei cittadini sta in maniera prioritaria per un Sindaco e anche per il tema dello sviluppo di Malpensa, e quindi penso che l'idea di studiare gli effetti come ha fatto Casorate, sia un obiettivo da porsi, perché il rispetto delle regole, noi parliamo spesso di legalità, contro gli immigrati vogliamo la legalità, ma perché contro Malpensa non vogliamo la legalità?

Perché facciamo sempre le partite solo per una parte, perché c'è un piccolo interesse personale?

Perché magari SEA ci costruisce una scuola e poi cosa facciamo?

Magari queste persone diventano (incomprensibile) come va in giro a dire il Sindaco, guadagnando 6.000 euro al mese per poi trovarsi a cinquant'anni a spendere altrettanti soldi per magari risolvere alcune problematiche mediche? Questo no, secondo me l'obiettivo deve essere diverso.

Allora io volevo semplicemente mettere a fuoco due punti, monetizzare la salute è un discorso, o monetizzare il danno ambientale è un discorso secondo me miope, bisognerebbe invece ragionare su un altro argomento, perché i soldi possono fare tutto ma come dice benissimo Gimmy Pasin, quando distruggi un bosco e poi cerchi di ricostruirlo non otterrai il bosco di prima.

Gli utili, gli utili diciamoci che il vero assente di questa serata è il comune di Milano.

La quota azionaria di maggioranza si SEA è del comune di Milano. Gli utili che fa l'aeroporto non li prendiamo, non li prendono riprendere i comuni che sono seduti qua, li prende il comune di Milano e questa cosa è legata alla sperimentazione. Io vorrei capire e chiedere una conferma anche al sindaco Mario Aspesi, se è vero che le sperimentazioni servono a SEA per non ridistribuire una loro piccola, una piccola parte di utile per tutti quegli interventi che dovrebbero sistemare tutte le problematiche ambientali. Perché se così fosse, questo tema secondo me è importate ed è importante anche per il territorio. Grazie.

SINDACO - È iscritto a parlare Balzarini Giuseppe.

Balzarini Giuseppe

Buonasera a tutti. Esprimo innanzitutto la viva approvazione per studio realizzato dal comune di Casorate che veramente ha fatto la differenza sul territorio come approccio verso il problema ambientale di Malpensa.

Volevo sottolineare e riferirmi ad alcune cose che abbiamo sentito qui, prima di leggere un breve intervento.

Intanto la VIA e la Valutazione Ambientale Strategica hanno come principale differenza il fatto che la VIA viene realizzata su un unico progetto, mentre la Valutazione Ambientale Strategica viene realizzata su un ampio contesto tenendo presente anche dell'esistenza di tutto ciò, di tutta la realtà ambientale che viene, con cui viene in contatto il nuovo progetto, e quindi non è esattamente come hai detto Mario Aspesi.

Per quanto riguarda il PM10 volevo sottolineare il fatto che proprio i dati che rileva Arpa, che non rileva il naftalene e ai compagni di (incomprensibile) ma rileva PM10, (incomprensibile) SOX, ozono e anche gli ossidi di carbonio, il PM10 che rileva intorno a Malpensa l'Arpa è prodotto, tutte queste sostanze che rileva l'Arpa nei dintorni di Malpensa sono prodotte in percentuali dal 30 al 50 o 70 per cento del totale

dall'aeroporto di Malpensa, questi sono dati Arpa che abbiamo acquisito su Internet e su cui abbiamo anche imbastito una interessante relazione che avevamo presentato al convegno di Lonate Pozzolo nel marzo del 2010. Poi ho sentito recitare i documenti approvati dal Consiglio regionale su Malpensa.

Allora Stefano Tosi mi ha fatto veramente tristezza sentire parlare come di fatti positivi di queste risoluzioni del Consiglio regionale perché in Consiglio regionale in cui c'è una maggioranza che fa capo al Presidente Formigoni, non può scrivere niente di buono, almeno dal mio punto di vista, su Malpensa, perché parla solo di crescita e di sviluppo e assolutamente senza tener conto di mitigazioni o di valutazione d'impatto ambientale. Veniamo al dunque la Lombardia purtroppo vive una situazione di inquinamento molto pesante nell'area padana senza vento e con ristagno atmosferico e il ristagno di inquinanti ci porta a superare sempre il limite e poi a pagare pesanti penali che ci commina l'Unione Europea, per colpa degli amministratori ma poi le pagano i contribuenti. Ma sul tema dell'inquinamento atmosferico nell'area di Malpensa non è che il problema viene sollevato da oggi o da ieri. Il 4 ottobre del 2003 UNICOMAL Lombardia organizzò a Gallarate un convegno in cui tecnici ed esperti dell'Arpa, del Politecnico di Milano e dell'Università di Brescia illustrarono una situazione di grave inquinamento derivante dalle emissioni atmosferiche delle fonti non aeroportuali presenti in quest'area. La conclusione del convegno fu poi che gli inquinanti tipici derivanti invece dalla operatività aeroportuale si sommano quindi in modo sinergico agli inquinanti già presenti con effetti per la salute umana che diventeranno, si disse allora, evidenti nel medio periodo.

SINDACO - Signor Balzarini la invito a chiudere. La sentenza Quintavalle ha certificato questa situazione e ci ha dato modo di scrivere ai 17 Sindaci del Piano d'Area di Malpensa, cosa pensassero di fare, chiedendo a questi Sindaci quali azioni intendessero mettere in atto per tutelare la salute dei cittadini.

Ovviamente la storia è nota, molti non hanno nemmeno risposto, alcuni si sono rivolti ad Arpa, l'unico, il comune di Casorate è andato per questa strada che abbiamo visto.

Quello che noi chiediamo agli altri Sindaci è di prendere una decisione ponderata su questa situazione ed è lasciate solo Casorate o vi stringete tutti insieme e fate sinergia, Colombo o no, per difendere il territorio tutti uniti e ottenere qualche risultato? Perché uniti si vince, forse, ma divisi si perde di sicuro.

SINDACO - Grazie signor Balzarini.

Balzarini

Grazie al comune di Casorate.

SINDACO - È invitato a parlare il signor Garzonio.

Garzonio

Buonasera, questa sera siamo andati a finire in politica, come sempre, sembra di stare ad Anno Zero qua.

Gente di Somma Lombardo che viene ad attaccare il loro Sindaco a Casorate, al consiglio di Casorate.

Siamo al ridicolo, è ora di smetterla, l'Italia non può andare avanti con queste situazioni.

Io sono venuto a parlare di Malpensa, non del Sindaco e della sindachessa o di altre cose.

La terza pista, tutti contro la terza pista. Malpensa nel 2010 ha avuto qualcosa come 18.000.000 di passeggeri, il traffico è stato evaso su una pista e mezza, non sono due piste, non possono operare in simultanea. Secondo esperti è tutto preferibile per un aeroporto di questo tipo....

SINDACO - Per favore avvicini il microfono.

Garzonio

... avere a disposizione più piste per i decolli, per spalmare il traffico avendo così la possibilità di utilizzare quelle piste che implicano il sorvolo di aree con minore densità di popolazione.

Vi posso dire alcuni dati che dovrebbero far riflettere gli oppositori della terza pista specialmente noi casoratesi, sommesi, arsaghesi, gallaratesi, praticamente tutte le aree che si affacciano su Malpensa da nord.

Gatwick, si parla di Londra, ha un traffico di 40.000.000 di passeggeri all'anno, assomiglia molto a Malpensa, charter, low cost, pochi voli di linea.

Sapete con quante piste riesce a fare questo traffico? Una.

Se noi non riusciremo a spalmare il traffico anche verso sud, tra qualche anno, 10, 15 anni, non si arriva a 40.000.000 in un anno, i 40.000.000 previsti su Malpensa saranno scaricati tutti sul nostro territorio.

Allora sì che saranno grossi problemi. Io propongo ai nostri Sindaci, ai nostri politici, si seggano al tavolo con SEA, con ENAC, con ENAV, con tutti, con chi possiamo parlare, accettiamo la terza pista però

Verbale del Consiglio Comunale n. 01 del 21.02.2011

mettiamo delle regole certe. Ci sono tante misure tecniche che si possono attuare, non le cose banali, l'aereo non deve passare qua, no gli aerei passano dove devono passare.

Però, ad esempio, le procedure antirumore basate principalmente durante la fase di decollo, sulla tecnica della riduzione di spinta al raggiungimento di determinate quote, e al momento del sorvolo di certe aree e durante la fase di atterraggio nell'imposizione di traiettorie di discesa più ripide.

È inutile iniziare la discesa 25 miglia prima dell'aeroporto, diamo disturbo a tutti.

Basta mettere in atto questo e l'inquinamento acustico verrebbe a diminuire di almeno 5 o 10 decibel, e non è poco. Durante l'atterraggio divieto di usare il reverse quando si atterra su piste lunghe come le nostre due piste, 34L e 34R. Non serve il freno motore, hai quattro chilometri di pista.

Poi ci sono anche delle misure di difesa passiva sono le restrizioni operative del traffico aeroportuale, limitando il numero dei movimenti giornalieri degli aeromobili più rumorosi, oppure limitando o addirittura escludendo i movimenti notturni che sono quelli che danno luogo a maggiore disturbo.

C'è stato un decreto, purtroppo l'aeroporto di Venezia ha fatto ricorso al Tar e ce l'ha messo in saccoccia, perché il decreto è stato messo in modo da poter essere gestito dal Tar.

Malpensa deve chiudere di notte; Venezia e gli altri aeroporti che stiano aperti 24 ore, chi se ne frega, noi facciamo un decreto solo per Malpensa. Mentre non so se fosse stato Burlando o D'Alema fece questo decreto in generale, tutti gli aeroporti in Italia devono chiudere; ma perché?

Se io ho il mare davanti e non da fastidio a nessuno opero anche di notte, così il Tar del Lazio, poi non so perché sempre questo cacchio di Lazio, il Lazio ha detto no, gli aeroporti devono stare aperti 24 ore.

Poi anche un'altra bella cosa, questa ce l'ha consigliata la Comunità Europea, un'applicazione di tassazione progressiva alle operazioni di aeromobili eccessivamente rumorosi, anche perché Malpensa non può essere la discarica di Europa che arrivano tutti i tipi di aeroplano senza nessuna aggiunta di spese per il vettore.

SINDACO - La invito a chiudere.

Garzonio

Ho finito. Anche perché queste sono tutte azioni legislative normative in campo europeo secondo l'atto unico entrato in vigore il 1 luglio del 1987. Parigi, Nizza, Marsiglia, Lione, Londra, Manchester, Monaco, Francoforte, Amburgo, Dussendorf, Stoccarda, ma ce ne sono moltissimi altri, sono tutti aeroporti che applicano queste normative e fanno solo rispettare il dettato europeo e noi siamo qui ancora a discutere su quali rotte prendere dopo 15 anni. Dopo 15 anni adesso facciamo ancora le prove per vedere se fa meno rumore la 34, la 40 su Casorate; è ridicolo.

Sono passati 15 anni da quando è aperta Malpensa e siamo a punto a capo. Grazie.

SINDACO - Ora è invitato a parlare il signor Pasin.

Pasin Girolamo

Buonasera, io ho una posizione politica che non dico perché così non citiamo ecc, però sono docente al Politecnico di Milano e per una decina d'anni ho insegnato infrastrutture di viabilità e di trasporto e gli aeroporti sono un po' la mia materia

Non volevo intervenire ma sentito i dibattiti, quindi non ho pronto nessun foglietto, nessuna cosa, però sentito il dibattito volevo dire almeno un paio di cose. Allora, una, gli aeroporti sono generatori di traffico, sono generatori di traffico a terra.

Allora attenzione quando si dice che c'è una differenza tra l'inquinamento che fanno gli aerei e l'inquinamento che fanno i veicoli a terra, perché è evidente che se un aeroporto fa 20.000.000 di passeggeri, 19.000.000 di passeggeri adesso fa, produce una quantità di traffico a terra che è quello che vediamo oggi.

È chiaro che se va a 35.000.000 – 40.000.000 di passeggeri noi ci dovremo aspettare un raddoppio almeno per traffico a terra e quindi anche il PM10, quello generato dal traffico, è chiaro che andrà messo in conto.

Allora quindi quei dati che siano generati dal traffico aereo, che siano generati dalle automobili eccetera, diciamo valutiamo in questo momento che cosa sta succedendo, quindi chiediamo che venga messa in regola Malpensa e che quindi stia a norma anche rispetto al territorio ma chiediamo che qualunque progetto futuro tenga presente anche queste cose. Vedendo i dati che abbiamo visto questa sera e quelli che anche il sindaco Aspesi prima ci diceva sui dati anche relativi ad Arpa, io mi aspetto evidentemente un forte peggioramento nel caso di un aumento generato dal traffico dovuto alla terza pista, perché è chiaro che si genera nuovo traffico. Ma guardate, la terza pista non è solamente una questione di traffico di passeggeri, è una questione anche di traffico merci. Noi sappiamo che il progetto di Malpensa, propone di portare da 400.000 circa tonnellate all'anno di traffico merci, a 650.000, una cosa del genere, e quindi un ulteriore aumento del

Verbale del Consiglio Comunale n. 01 del 21.02.2011

traffico merci, quindi mezzi, camion, perché questo oggi è la movimentazione delle merci a terra, non ci sono meccanismi di trasporto attraverso la ferrovia, c'è questa situazione per cui ci sarà un peggioramento anche da questo punto di vista. C'è anche da tenere presente un'altra questione perché sul fare i conti con gli altri aeroporti è sempre un po' rischioso, e guardate, se volete io sono disponibile ad un qualunque confronto con chiunque su studi relativi a confronti con altri aeroporti. L'anno scorso ne ho prodotto uno che prendeva ad esempio una quindicina di aeroporti in tutto il mondo, vi assicuro che Malpensa ne usciva perdente sotto molti punti di vista, che non vengono risolti dalla questione della terza pista.

Allora la questione della terza pista, detto più semplicemente uno potrebbe dire, oggi 19.000.000 di passeggeri su due piste, fanno 10.000.000 a pista, domani 40.000.000 su tre piste fanno 13.000.000 a pista, quindi vuole dire che c'è comunque un aumento, ed è impensabile, e tenuto conto per la terza pista sarà una pista da 2.400 metri, chiaramente le altre due piste comunque reggeranno un traffico maggiore rispetto al tipo di aeromobili che viaggiano su Malpensa in questo momento.

Ma al di là di questo, questa zona è particolare perché rispetto a qualunque aeroporto al mondo che supera i 35.000.000 di passeggeri, questo sarebbe l'unico, diventerebbe l'unico aeroporto al mondo e ha all'intorno una popolazione così densa, così forte, non esiste nessun altro aeroporto al mondo che ha attorno al sistema aeroportuale una popolazione così densa. Chiudo. Spero che ci siano altri momenti.

Ceriani Ilaria

Sarò brevissima, sono Segretaria del Partito Democratico di Samarate.

Innanzitutto volevo fare i complimenti al comune di Casorate per l'intervento che ha fatto.

Il mio Sindaco di Samarate credo che sia stato invitato come sono stati invitati gli altri Sindaci del CUV, ma non lo vedo, per cui mi auguro che riesca veramente il Comune di Casorate a coinvolgere anche gli altri comuni dell'intorno per portare avanti il sondaggio, i vari rilevamenti per riuscire a fare il monitoraggio anche in tutti gli altri comuni del territorio. Grazie.

DOTT. CROSIGNANI

Solo una precisazione perché mi devo scusare del fatto che, a furia di utilizzare sempre gli stessi indicatori per me sono diciamo delle cose semplici ecc, e invece possono essere lette male.

Quando io dico un 20% in più di rischio, 1.21 che si è visto, volevo precisare questo 1.21 significa in termini percentuali qualcosa come il 15% grossomodo delle patologie.

È tanto o è poco questo sta un pochino al vostro giudizio.

Se uno poi lo compara con il fumo di sigaretta il 90 per cento dei tumori polmonari sono dovuti al fumo di sigarette, dire che il 15 per cento delle leucemie è dovuto alla presenza di un aeroporto può essere poco.

Però può essere molto se si pensa che questo rischio, questo aumento, questo 15 per cento che sembra poco, in realtà è diciamo sparso su una popolazione estremamente elevata.

Come diceva l'intervento precedente, la densità, il numero di persone esposte è piuttosto consistente.

Quindi sono dati che comunque sono allarmanti anche se è ovvio, a livello individuale ciascuno di noi rischia pochissimo; a livello collettivo il rischio è assolutamente consistente, e questa è la prima precisazione.

La seconda precisazione è che io ho sentito nominare uno studio fatto da Arpa Lombardia a proposito dell'inquinamento a Malpensa che diciamo dava una quota consistente attorno al 30 del particolato, lo ha nominato uno degli interventi.

Contemporaneamente è stato prodotto un documento di Arpa che io ho visionato prima che dà alla legna qualcosa come il 30 per cento e al cherosene poco.

Io credo che la parte di legna sia abbastanza da essere perplessi.

Tutti noi abbiamo visto gli enormi silos di legna che diciamo sono utilizzati per riscaldare le case da queste parti.

Credo che il dato sulla legna di Arpa credo non sia diciamo un dato da accettare senza critiche.

E soprattutto c'è un fatto, quando si parla di particolato, il particolato è fatto in parte da particolato primario, cioè direttamente emesso dalla sorgente, e allora la legna è buon emettitore, ma grande parte del particolato è dovuto ai nitrati, è dovuto alla condensazione degli ossidi di azoto.

Gli aerei emettono molti ossidi di azoto.

In Lombardia più del 60, 70 per cento del particolato è dovuto al cosiddetto particolato secondario, cioè quello prodotto successivamente all'emissione di ossidi di azoto.

Produrre dei dati come quelli che ho visto adesso, che non tengono conto del particolato secondario, è diciamo, per concedergliele tutte, semplicemente fuorviante, se non può essere definito anche in un altro modo che per evitare querele non dico.

SINDACO - Alcuni interventi sono stati proprio utili come consigli ed altro.

Ringrazio i professori e i dottori che sono intervenuti.

Se ho capito bene, forse l'unica risposta che mi sento di dare, il medico di base può segnalare all'ASL i casi che può riscontrare di varie patologie, ma non è compito del medico di base poi diffonderli ecc.

Poi, se ancora ho capito bene, di fronte all'emergenza è chiaro che se un aereo è in emergenza debba scaricare per potere atterrare, presumo. Non so a quali altri casi si riferisca, questo proprio non sono in grado di dirlo.

(interventi del pubblico)

SINDACO - Adesso passiamo alle dichiarazioni di voto ovviamente.

Dopo chiuderò la seduta inerente al primo punto.

Darò anche qualche minuto di tempo perché noi continueremo il Consiglio Comunale con gli altri punti e quindi chi volesse lasciare la palestra avrà qualche minuto di tempo al termine di questa votazione.

TAIANO - Come capogruppo del Centrodestra per Casorate rappresentando il Consigliere Cassani e il Consigliere Tomasini, egregio signor Sindaco, signori della maggioranza e consiglieri di minoranza, il tema che abbiamo trattato questa sera riguarda l'argomento che ci vede da sempre particolarmente sensibili, sia come cittadini casoratesi che come gruppo politico.

Un argomento rispetto al quale abbiamo maturato idee precise e una posizione ben definita delle azioni da intraprendere.

L'analisi dei dati monitorati ed esposti questa sera fornisce un'immagine chiara ed oggettiva della situazione attuale circa le ricadute negative che una realtà così impattante sotto il profilo ambientale come l'aeroporto di Malpensa rappresenta per il nostro territorio.

A nostro giudizio però, qualunque decisione in merito non può prescindere dalla considerazione che Malpensa è una realtà così radicata sul territorio e di un'importanza tale sotto il profilo economico infrastrutturale che sarebbe utopistico pensare ad azioni di cui unico fine sia il contrasto dell'attività aeroportuale.

Tale considerazione ci porta inevitabilmente alla conclusione che l'atteggiamento da tenere in merito non può essere quello dello scontro che, come ci vedrebbe comunque partire da una posizione di debolezza, ma quella del confronto, duro, serrato, che coinvolga tutte le istituzioni responsabili della materia, sia a livello locale che nazionale.

Un confronto che però non può prescindere dalla richiesta del rispetto dei regolamenti e delle leggi vigenti, senza la quale ogni discussione sarebbe inutile perché viziata all'origine.

Il documento che ci apprestiamo a votare contiene al suo interno una serie di iniziative di richiamo alla responsabilità degli enti pubblici e istituzionali ai vari livelli che noi condividiamo senza riserve e il mandato della Giunta di assumere iniziative ed impegni di spesa.

Mandato che come opposizione non ci sentiamo di firmare in bianco.

L'importanza e la delicatezza dell'argomento sono tali che occorre evitare il rischio della strumentalizzazione della vicenda ai fini politici, e stasera qui si è messo bene in risalto, cosa avvenuta troppo spesso in passato a causa del fallimento delle azioni intraprese fino ad oggi.

A nostro giudizio le future azioni da intraprendere dovrebbero essere discusse e condivise dalla rappresentanza di maggioranza e minoranza, discussione che anche attraverso il coinvolgimento delle Amministrazioni e degli altri comuni interessati, determinino un'azione sinergica in grado di garantire una maggiore incisività e potere contrattuale nei confronti di Malpensa.

Per questo motivo il nostro gruppo si asterrà dalla votazione ribadendo la totale condivisione nel merito delle azioni intraprese, riservandosi di valutare il metodo con cui l'Amministrazione intenderà procedere, auspicando che le future scelte saranno frutto di decisioni condivise, situazione che ci porterà ad esprimere il nostro voto favorevole.

Comunque il nostro voto è di astensione. Grazie.

MALVESTITO - Allora, a nome del Gruppo Insieme per Casorate e dopo aver esaminato i 12 punti di cui si compone la delibera, devo dire che tranne un paio di punti che danno carta bianca, come è stato detto precedentemente, alla Giunta, non è che, io rappresento una opposizione per cui dare mandato alla Giunta mi sembra una parola un po' grossa, però sono due i punti in effetti in cui si chiede questo sforzo fra virgolette alle minoranze.

Ora gli altri punti penso di dividerli in pieno.

Verbale del Consiglio Comunale n. 01 del 21.02.2011

Non so, come ribadito prima, se da questa deliberazione poi potrà nascere qualcosa di positivo o meno, l'intenzione mia di voto è quella di votare a favore.

Voglio dare diciamo fiducia, voglio dare un aiuto morale all'Amministrazione affinché si riesca magari ad ottenere qualche cosa di positivo. Grazie.

PERAZZOLO G. - Allora come già si era capito dalle parole che avevo citato prima, sicuramente pur dando piena adesione ad un'iniziativa di questo genere che come ha ribadito anche il Sindaco di Vizzola Ticino, meglio tardi che mai, sono sempre dell'idea che comunque sarebbe stato da fare un intervento magari in tempi antecedenti e, quello che soprattutto mi dispiace, dispiace a me e al mio gruppo, che non c'è stato un coinvolgimento su un tema così importante, non dico alla pari del Piano di Governo del Territorio o di un'altra opera essenziale per il comune di Casorate, comunque una problematica di questo genere secondo me richiedeva magari una qualche discussione in più, magari fatta con tempi, partendo prima e avere magari un attimo più di tempo, e trovare sicuramente qualche metodo e qualche idea sicuramente più efficace di quello che è stato improntato e che andiamo a deliberare questa sera.

Ragione per cui, pur condividendo lo sforzo e la vostra iniziativa non do comunque, il mio appoggio, non sono contrario ma mi asterrò comunque. Grazie.

SINDACO - Prendo atto delle vostre dichiarazioni di voto.

Su un argomento così specialistico è chiaro che non ci sia da discutere molto a livello politico.

Vi abbiamo invitato, vi abbiamo illustrato i dati, vi abbiamo spiegato, avete avuto voi tutta la possibilità di vederli.

Su un argomento così importante qual è la salute dei cittadini, trovare quello che, scusatemi, mi sembra sia proprio una strumentalizzazione politica sarà responsabilità vostra.

Mi dispiace perché di fronte ad una delibera consiliare su un tale argomento la mancanza di unanimità mi dispiace molto per il bene dei nostri concittadini.

Prendo atto e procedo alla votazione.

() - Non c'erano alla presentazione dell'analisi, come vogliono essere....

SINDACO - Non ho capito.

Favorevoli? 13.

Contrari? Nessuno.

Astenuti? 4 (Tomasini, Cassani, Perazzolo, Taiano)

Termina qui il primo punto all'ordine del giorno.

Chi vuole lasciare la palestra lo può fare.

Ringrazio davvero il Consigliere regionale, i Sindaci e tutti coloro che hanno partecipato.

(pausa nella registrazione)

SINDACO - Riprendiamo il Consiglio comunale.

Per favore Consiglieri ai vostri posti.

Passiamo alla trattazione del secondo punto all'ordine del giorno.

Metto ai voti l'immediata eseguibilità della delibera.

Favorevoli? 13.

Contrari? Nessuno.

Astenuti? 4.

Passiamo al secondo punto.

Chiuso il dibattito

IL CONSIGLIO COMUNALE

PRESO ATTO degli interventi così come integralmente in premessa riportati;

UDITA la proposta di deliberazione ad oggetto “INQUINAMENTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO “STUDIO DELL’ARIA” – DETERMINAZIONI” letta dal Sindaco Sig.ra Giuseppina Piera Quadrio ed integralmente riportata in premessa;

CONDIVISO il contenuto della stessa quale atto di indirizzo;

DATO ATTO che ai sensi dell’art. 49, comma 1, del T.U.E.L. D.Lgs. 267/2000, il presente atto non necessita del parere di regolarità tecnica;

Con voti favorevoli n. 13, resi per alzata di mano da n. 17 consiglieri presenti dei quali n. 13 i votanti e n. 4 gli astenuti (Taiano Ruben, Cassani Dimitri, Perazzolo Giuseppe, Tomasini Andrea Luigi);

DELIBERA

- di approvare la sotto riportata proposta di deliberazione d’indirizzo :

“Oggetto : INQUINAMENTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO “STUDIO DELL’ARIA” – DETERMINAZIONI

PREMESSA

L’aeroporto di Malpensa è una realtà consolidata sul nostro territorio, che al territorio offre opportunità di occupazione e di sviluppo turistico.

Tuttavia è imprescindibile che l’aeroporto ed il suo ulteriore eventuale sviluppo debbano essere compatibili con il territorio, non a suo discapito. Compatibilità significa qualità della vita dei cittadini, che hanno come diritto primario di vivere in un ambiente che non sia carico di rischi per la salute.

Come classe politica e amministrativa, ricordando che il territorio dove è insediata Malpensa è già fortemente compromesso, vuoi anche per una conformazione orografica che probabilmente non permette una adeguata ventilazione e la conseguente dispersione di sostanze inquinanti, dal traffico su gomma e da una elevata antropizzazione, come già rilevato dalla VAS sviluppata dal Parco del Ticino e pagata dai comuni che del parco fanno parte, non possiamo più permetterci il lusso di tralasciare o minimizzare tali problemi ambientali. Non è più giustificabile eludere tali problemi allettando le persone con la prospettiva dello sviluppo economico ed occupazionale. Le conseguenze di un tale comportamento verranno inevitabilmente pagate dalla comunità tutta con elevatissimi costi economici e sociali, sempre che sia possibile riparare tali guasti. Già oggi iniziamo a pagare per i disastri perpetrati in passato: basti ricordare i casi di Porto Marghera, quello dell’eternit e alcuni recuperi di aree industriali dismesse, i cui costi di bonifica, dopo la scomparsa dei proprietari ricadono sulla comunità, e i danni causati alla salute dei singoli cittadini restano senza responsabili e impuniti.

Già nella passata amministrazione, vista la sentenza Quintavalle si era dato il via alla analisi dell’aria, per ovviare anche alla latitanza degli Enti preposti all’esecuzione del decreto D’Alema.

Visto i risultati dell’analisi dell’aria che dimostrano il costante superamento dei limiti di legge di talune sostanze inquinanti derivanti dal sorvolo degli aerei come rilevato dallo studio da noi commissionato;

Visto che la Sea ha presentato un ulteriore progetto di ampliamento e potenziamento dell’aeroporto;

Vista la nota pervenuta dal ministero dell’ambiente e territorio, su richiesta del presidente dell’Ancai Mario Aspesi, circa la procedura autorizzativa dei voli notturni;

Rilevato che l’avanzata fase sperimentale del nuovo riparto dei voli nelle vecchie rotte standard di partenze strumentali (d’ora in avanti SID) in fase di decollo non ha portato significativi

miglioramenti dell'inquinamento acustico, dovuto anche al mancato rispetto delle relative procedure e quote;

Rilevato che la Regione Lombardia ha dichiarato che non intende promuovere la vas per il nuovo ampliamento aeroportuale privandoci così di un notevole strumento di controllo e della garanzia di uno sviluppo sostenibile del territorio e di tutela dei diritti dei cittadini;

Rilevato che la politica dei trasporti impostata dalla Regione Lombardia in questi ultimi anni non ha promosso nei fatti un adeguato sviluppo del trasporto pubblico, favorendo la compromissione della qualità dell'aria;

Visto che il costante superamento dei limiti di legge delle sostanze inquinanti pm10 e co2 come certificato dall'ARPA è una pericolosa minaccia per la salute dei cittadini, oltremodo sanzionabile secondo le normative europee;

DELIBERA

1. di dare mandato alla Giunta Comunale di intraprendere tutte le azioni idonee per il contenimento nei limiti di legge delle sostanze inquinanti disperse nell'aria oggetto della nostra indagine;
2. di predisporre nel contempo ulteriore analisi dell'aria nel periodo invernale proponendole anche al CUV e comuni limitrofi e al Parco del Ticino;
3. di chiedere all'ASL un'indagine epidemiologica legata alle sostanze inquinanti rilevate;
4. di chiedere alla Regione Lombardia il potenziamento delle campagne di prevenzione delle patologie legate all'inquinamento acustico e dell'aria;
5. di esprimere parere negativo sulla sperimentazione dei nuovi riparti dei voli sulle vecchie sid di decollo e di promuovere tutte le iniziative riguardanti il rispetto delle medesime;
6. di ribadire la necessità, a seguito dell'analisi dell'aria e del disatteso miglioramento dell'inquinamento acustico, del pieno rispetto delle regole prima di qualsiasi ipotesi di sviluppo;
7. di ribadire la necessità, oggi ancor più evidente, che la regione esegua la VAS;
8. di chiedere alla Regione Lombardia di promuovere con urgenza una seria politica dei trasporti pubblici, ipotizzando anche la creazione di un'area urbana interessante i comuni attigui a Malpensa per sviluppare un sistema organico di trasporto alternativo al mezzo privato, valorizzando le aziende municipalizzate operative in tale area e potenziando il trasporto ferroviario esistente;
9. di confermare e potenziare per quanto possibile lo stanziamento dei contributi agli studenti Casoratesi che utilizzano i mezzi pubblici per raggiungere le scuole medie superiori;
10. di promuovere iniziative sul territorio atte a favorire la mobilità alternativa all'utilizzo dell'auto;
11. di dare mandato alla giunta, a fronte di quanto evidenziato nei punti precedenti, di predisporre apposito stanziamento nel bilancio comunale, al fine di intraprendere tutte le azioni di tutela, anche legali, e di recupero delle spese finora sostenute e da sostenere;
12. di dare mandato al Sindaco di proporre la condivisione del presente documento all'interno del CUV e Parco del Ticino;"

DI DICHIARARE la presente deliberazione, con voti favorevoli n. 13, resi per alzata di mano da n. 17 consiglieri presenti dei quali n. 13 i votanti e n. 4 gli astenuti (Taiano Ruben, Cassani Dimitri, Perazzolo Giuseppe, Tomasini Andrea Luigi), immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 18.08.2000 n. 267.

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

f.to Giuseppina Piera Quadrio

IL SEGRETARIO COMUNALE

f.to Leopoldo Rapisarda

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Comunale dichiara che copia della presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune il giorno 14/03/2011 e vi rimarrà affissa per 15 giorni consecutivi fino al 28/03/2011.

Casorate Sempione, 14/03/2011

IL SEGRETARIO COMUNALE
f.to Leopoldo Rapisarda

La presente deliberazione è stata dichiarata di immediata eseguibilità ai sensi dell'art. 134, comma 4, DLgs. 18/08/2000 n. 267.

Casorate Sempione, 14/03/2011

IL SEGRETARIO COMUNALE
f.to Leopoldo Rapisarda

La presente copia per uso amministrativo è conforme all'originale.

Casorate Sempione, 14/03/2011

IL SEGRETARIO COMUNALE
dott. Leopoldo Rapisarda
