



COMUNE DI CASALE LITTA
Provincia di Varese

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

E.prot DVA-2012-0019012 del 07/08/2012

Prot. N. 3443

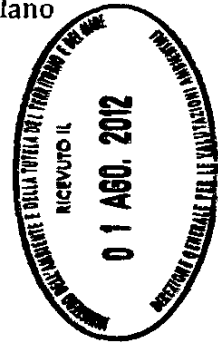
Casale Litta, 1 agosto 2012

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

e.p.c.

Regione Lombardia
Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità
Palazzo Lombardia, piazza Città di Lombardia, 1
20124 Milano

OGGETTO - AEROPORTO DI MALPENSA
Valutazione di Impatto Ambientale del Nuovo Master Plan
Integrazioni Volontarie di SEA - aprile 2012



OSSERVAZIONI

Premessa introduttiva

Stante la VIA negativa del 1999 ed il successivo Decreto D'Alema del 13/12/1999, si deve rilevare come lo stesso sia ancor oggi ampiamente disatteso, o solo parzialmente applicato. Questo Decreto prevede un elenco di interventi di mitigazione da realizzare immediatamente nel 1999 allo scopo di ridurre l'impatto ambientale già allora esistente provocato da Malpensa. Purtroppo, la maggior parte degli interventi previsti dal Decreto D'Alema non sono stati attuati a Malpensa, fra questi:

1. non è stato realizzato un sistema funzionale, e verificabile, di controllo delle rotte e delle procedure previste; ne consegue che le sanzioni per eventuale mancato rispetto di rotte e procedure non possono venire applicate, né le irregolarità registrate e verificate.
2. A Malpensa non sono stati vietati i voli notturni nonostante il DPR 476/99 vieti i voli notturni in tutti gli aeroporti civili dalle ore 23 alle ore 6, e vi sia un Pronunciamento del Consiglio di Stato con analoga conclusione. Inoltre, SEA non ha mai preventivamente verificato per Malpensa il rispetto dei limiti di rumorosità, contravvenendo alle norme nazionali ed europee che determinano questo limite.

3. Per l'Aeroporto di Malpensa non si è mai riunita la Commissione prevista dall'art.4 del DMA 31.10.1997 per la definizione delle zone A, B, C dell'intorno aeroportuale.
4. Per Malpensa non è stato istituito l'Osservatorio Ambientale Permanente,
5. non è mai stata effettuata la Campagna di Monitoraggio dell'Aria,
6. non è mai stata eseguita l'Indagine Epidemiologica.

Sulla base di queste evidenze si deve, amaramente, concludere che Malpensa opera dal 1999 in spregio alle regole stabilite dalla Legge; in particolare, per quanto concerne i voli notturni, SEA opera a Malpensa del tutto al di fuori della legge

Osservazioni sulle Metodologie e sulle Procedure Autorizzative

Considerato che:

- i- il nuovo Master Plan di SEA integra e sostituisce il precedente Piano Regolatore Aeroportuale del 1985, ne consegue che il nuovo Master Plan è un atto di Pianificazione Territoriale che per legge richiede di essere sottoposto a VAS.
- ii- Le Integrazioni Volontarie di SEA descrivono interventi infrastrutturali di enorme portata, che coinvolgono un territorio estremamente vasto di tre province lombarde (Milano, Pavia, Varese) e due piemontesi (Novara, Vercelli), con conseguente indotto di collegamenti ferro e gomma da Ovest ad Est del Nord Italia, e la creazione di almeno una quindicina di nodi modali ed intermodali.
- iii- SEA offre compensazioni e mitigazioni per interventi di realizzazione opere aeroportuali in aree archeologiche di particolare significato storico, artistico, culturale ed anche turistico (zona di Malpensa, civiltà di Golasecca, collegata in territorio a quella del Seprio (Parco Archeologico di Casteseprio), in ambiente molto ricco di numerose altre zone archeologiche storiche.
- iv- l'analisi di SEA e di ENAC sul rischio di inquinamento da incidente in un territorio già fortemente urbanizzato e densamente popolato, e con la presenza di 20 attività di Industrie RIR (Rischio di Incidente Rilevante) comprese nelle traiettorie di aerei ancora in fase di atterraggio e di decollo, è del tutto insufficiente, o addirittura disattesa. Come nel caso della Centrale Termoelettrica EDIPOWER di Turbigo che è esattamente in linea con la traiettoria dei decolli dalla eventuale 3° pista.
Si ricorda che la Centrale EDIPOWER è di 1.750 MW di potenza, ha 6 camini di altezza compresa tra i 90 ed i 150 metri, ed una eventuale detonazione avrebbe ricadute territoriali devastanti per tutta l'area Italia del Nord Ovest.

La portata dell'impatto complessivo, la vastità del territorio interessato, i rischi connessi, l'entità delle compensazioni e delle mitigazioni proposte in contropartita, costituiscono un insieme di ulteriori e gravi elementi che mettono in ancora maggior evidenza la INCONGRUITA' DELLA PROCEDURA VIA/SIA seguita da SEA.

La scrivente Amministrazione Comunale pertanto

chiede

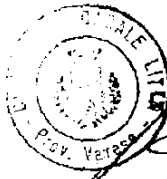

che questa incongruità di procedura e la conseguente carenza di garanzie di salvaguardia per territorio e popolazione siano adeguatamente valutate dal Ministero e corrette con la esecuzione di una VAS.

Inoltre, per quanto sopra descritto ed ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.,

chiede

venga espresso PARERE AMBIENTALE NEGATIVO alle Integrazioni Volontarie di SEA al nuovo Master Plan Malpensa, e che sia effettuata una VAS.

In fede.

 IL SINDACO
Graziano Maffioli


Perrone Raffaele

Da: COMUNE CASALE LITTA [comune.casalelitta@pec.regione.lombardia.it]
Inviato: mercoledì 1 agosto 2012 16.42
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Aeroporto Malpensa. Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan
Allegati: Aeroporto di Malpensa - Valutazione di impatto ambientale.pdf

Si allega nota relativa all'oggetto.