



LEGAMBIENTE



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

E.prot DVA - 2012 - 0019017 del 07/08/2012



Milano, 30 luglio 2012

Spett.le
Ministero dell'Ambiente
D. G. Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo 44
00147 R O M A

OGGETTO: Aeroporto di Milano Malpensa - Procedura di VIA del nuovo Master Plan - Piano di Sviluppo Aeroportuale - Integrazioni volontarie - OSSERVAZIONI.

Preliminarmente all'esame delle previsioni contenute nel Piano di Sviluppo Aeroportuale di Malpensa (di seguito Masterplan), si rinnova a questo Ministero la formale

ISTANZA

già sottoposta con nota del 21 luglio 2011, a voler procedere all'avvio della procedura di **VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**, che si configura, oltre ogni ragionevole dubbio, quale percorso appropriato e **obbligatorio** di supporto alla decisione. Il Masterplan interviene di fatto come 'variante di piano regolatore' aeroportuale e, per effetto della vigente legislazione, comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti, assorbendo con la sua approvazione, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in esso contenute. Considerando anche l'entità economica degli interventi programmati, le importanti incidenze territoriali e ambientali e l'arco temporale attuativo del piano investimenti 2011-2020 (contratto di programma SEA/ENAC), si ritiene che non possa in alcun modo venir elusa la sostanza dei fatti, ovvero che siamo in presenza di un vero e proprio piano urbanistico e che, come tale, nel rispetto della legislazione nazionale e comunitaria, esso debba essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica a pena di incorrere in grave infrazione che, ove venisse riscontrata in sede comunitaria, determinerebbe un serio, quanto evitabile, danno agli interessi e all'immagine del nostro Paese, comportante, auspicabilmente, rivalsa nei confronti dei responsabili soggettivi.

Premesso ciò, dall'esame degli elaborati del SIA, riscontriamo quanto segue:

1) OPINABILITA' DELLO SCENARIO STRATEGICO DEI FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI

Lo scenario dei fabbisogni in relazione agli sviluppi attesi della domanda di trasporto aereo appare nel SIA e nelle integrazioni volontarie estremamente opinabile e parziale, anche alla luce degli avvenimenti recenti connessi con il protrarsi della crisi economica, il riposizionamento di Alitalia nello scalo di Fiumicino e l'abbandono da parte di Lufthansa, Air France e KLM, ancorché rimpiazzate in parte da compagnie minori. Questi fatti, che non possono più essere intesi come mere contingenze, lasciano poco spazio strategico ad una visione che interpreti la necessità di un ampliamento infrastrutturale dello scalo della brughiera imperniato sulla terza pista. Anche il ridimensionamento delle aspettative connesse all'evento Expo 2015 gioca in senso fortemente sfavorevole al notevole sforzo di concentrazione di investimenti in questo polo aeroportuale.

Si osserva che da quando è stato aperto lo scalo di Malpensa 2000 (1998) la sua capacità operativa per numero di voli e di passeggeri non è mai stata neppure lontanamente raggiunta, tanto che si può affermare che l'aeroporto è sempre stato largamente inutilizzato. Sono oltre 400, infatti, gli slot giornalieri residui, a cui vanno aggiunti un centinaio di nuovi slot recuperati recentemente al termine dei lavori ai raccordi tra le due piste che ne hanno aumentato le capacità.



LEGAMBIENTE

Vale la pena ricordare che in Europa vi sono analoghi scali, con due piste, che operano senza problemi, con volumi di traffico nettamente superiori a quelli di Malpensa. Anche Linate, sempre gestito da SEA, detiene una consistente capacità residua se si pensa che è stato in grado di gestire nel 1997 (prima del parziale trasferimento dei voli a Malpensa) 173.000 movimenti aerei l'anno, cioè il 66% della sua potenzialità. Londra Stansted (con una pista come Linate) ha gestito nel 2010 192.000 movimenti, il 10% in più del massimo valore mai registrato a Linate. Eventuali consistenti incrementi della domanda sono immediatamente sostenibili sia a Malpensa che a Linate.

Nel periodo 1990-2010 invece, il traffico per pista a Malpensa (le due piste non sono completamente indipendenti, ma una buona bilanciatura del traffico ne lascia inalterata la capacità) è stato di 132.000 movimenti/anno. Nello stesso periodo, Monaco di Baviera ha registrato un valore di 215.000 movimenti/anno e Londra Heathrow di 240.000.

Eventuali, anche consistenti e permanenti, **aumenti di traffico sarebbero immediatamente sostenibili sia da Malpensa che da Linate**, a maggior ragione considerando che a Linate persistono le obsolete ed anticoncorrenziali limitazioni all'accesso degli slot a favore di Alitalia.

In questo contesto la costosa terza pista di Malpensa prevista dal contratto di programma è da considerarsi una inutile ferita ambientale nel Parco del Ticino. Ciò anche alla luce delle considerevoli capacità inespresse (mai indicate nelle stime del piano) negli scali vicini a Malpensa come Torino, Linate, Verona e Brescia. In particolare **lo scalo di Brescia, con un volume di traffico risibile, nonostante sia aperto da 10 anni, è da considerarsi la vera terza pista lombarda** per di più a costo zero e costruita nel rispetto delle norme urbanistiche previste dal piano d'area vigente.

Il piano di investimenti SEA si basa su assunzioni cautelative rispetto alle potenzialità delle due attuali piste di Malpensa. Inoltre per giustificare la necessità di una nuova pista si assume una progressiva diminuzione dei coefficienti di carico (cioè del rapporto passeggeri/voli) che contrasta con l'andamento registrato negli ultimi anni sia a livello nazionale che europeo.

I programmi di Sea sono anche in contrasto con quelli delle compagnie aeree impegnate invece sui seguenti obiettivi:

- incremento dell'utilizzo di aeroporti secondari e dei voli point-to-point;
- ridimensionamento strategico del ruolo degli aeroporti hub (cioè con connessioni tra i voli nazionali ed intercontinentali);
- crescente utilizzo di aerei di maggiori dimensioni (es. Airbus 380) con conseguente aumento dei passeggeri a parità di voli (ciò oltre che aumentare la produttività per aereo e quindi avere effetti "industriali" sulle compagnie aeree avrà anche effetti di riduzione delle emissioni atmosferiche unitarie).

Non è superfluo ricordare che i problemi manifestati da Malpensa negli anni scorsi sono SEMPRE stati relativi alla **efficienza operativa a terra, mai di deficit di capacità delle piste**. E' mancato infatti un modello di gestione delle operazioni lato terra, dove le maggiori inefficienze hanno riguardato il sistema smistamento bagagli, il check-in, gli arrivi ecc.. Piste di volo, vie di rullaggio e piazzole di sosta sono sempre state sufficienti a far fronte alle necessità 'lato aria'.

Nello scenario competitivo dei grandi attrattori aeroportuali, inoltre, non si può fare a meno di riscontare come lo sviluppo delle reti ferroviarie veloci abbia favorito il ruolo di grandi scali che si trovano a distanze coperte entro le tre ore di trasferimento da Milano: oggi Roma Fiumicino e, ben presto (con l'apertura progressiva, a partire dal 2016, dei nuovi raccordi ferroviari transalpini), Zurigo, entrambi in grado di offrire una grande quantità di voli e destinazioni intercontinentali.

2) PARZIALITA' E INCONGRUENZA DELLE ALTERNATIVE CONSIDERATE

Le integrazioni presentate non presentano ipotesi alternative. Con riferimento al SIA iniziale, invece, nella scelta delle alternative per far fronte allo sviluppo della domanda di transito, oltre all'alternativa 'zero' e a quella di sviluppo con terza pista, viene inserita una alternativa ('Off site') che appare



LEGAMBIENTE

francamente fuori luogo. L'ipotesi di un recupero dello scalo militare di Cameri, per gli enormi costi aggiuntivi, la mancanza di infrastrutture di accesso e l'estraneità a qualsiasi contesto programmatico, appare francamente una ipotesi che non può essere presa seriamente in considerazione, se non come mero esercizio compilativo. E' chiaro infatti, anche per quanto sopra scritto, che l'unica vera alternativa di sviluppo risiede nella valorizzazione delle (enormi) potenzialità residue del sistema aeroportuale lombardo. E' davvero inverosimile e tendenzioso che una simile alternativa non sia stata presa in alcuna considerazione, configurando perciò un sostanziale e grave sviamento dell'iter valutativo.

3) IMPATTI SULLA RISORSA 'SUOLO'

Alla voce 'uso di risorse' non si fa riferimento alla risorsa maggiormente interferita dal progetto, ovvero la risorsa suolo, che a seguito della realizzazione del progetto di ampliamento vedrebbe cancellata una superficie di ben 436 ettari (in gran parte costituiti da una pregevole area demaniale di grande significato naturalistico, oltre ad un'area posta in parte nella frazione di Case Nuove di Somma Lombardo, edificata ma già parzialmente de localizzata e in gran parte a sud dell'area demaniale, nel comune di Lonate Pozzolo, in parte edificata w comunque da de localizzare, previa acquisizione) per la realizzazione della nuova pista e dell'area cargo e logistica. Oltre a ciò, gli interventi sul sedime esistente nonché gli effetti indotti esterni al recinto aeroportuale comporterebbero ulteriori impermeabilizzazioni di superfici, con rilevanti effetti sulle dinamiche del sistema idrico quantificabili in diversi milioni di metri cubi/anno di acque meteoriche sottratte all'alimentazione dell'acquifero sotterraneo.

L'area di Malpensa e, in generale, della pianura varesina, è indubbiamente una delle aree meno idonee a reggere l'impatto di una simile sottrazione di suoli, essendo a tutti gli effetti parte integrante della porzione più densa della metropoli milanese come attestato dai dati del repertorio cartografico DUSAF di Regione Lombardia. Al 2007, la provincia di Varese nel suo complesso presenta un dato di urbanizzazione pari a 34.000 ettari di superfici urbanizzate, pari al 28,3% del territorio dell'intera provincia, che tuttavia comprende anche rilevanti superfici interessate da sistemi montuosi e acquiferi superficiali (superfici non insediabili). Depurando il dato per circoscriverlo alle superfici realmente insediabili (superfici di pianura libere da vincoli di inedificabilità assoluta) e per tener conto del reticolo infrastrutturale (non considerato in DUSAF), si ottiene il quadro (tab. 1) che descrive in modo realistico la disponibilità di suoli insediabili in provincia di Varese.

In pratica, la superficie insediativa della provincia di Varese riguarda il 42,4% del territorio provinciale, pari a 51.001 ettari. Rapportato a questo dato, il dato del consumo di superfici utili in provincia di Varese - superfici in gran parte concentrate nella porzione di pianura, in cui è compresa Malpensa - assomma a ben il 66% delle disponibilità! Un dato confrontabile con quello dell'urbanizzazione della città di Milano (77%, sempre secondo i dati DUSAF). E' chiarissimo, da questo dato, come **in provincia di Varese il livello di urbanizzazione sia estremamente denso** al punto che, sebbene l'aerostazione si trovi a 50 km dal capoluogo regionale, di fatto il contesto urbanistico è quello proprio di un territorio a tutti gli effetti di periferia urbana, in cui ogni contributo additivo al consumo di suolo appare profondamente confliggente, a priori, con qualsiasi obiettivo di sostenibilità. Il dato di urbanizzazione nei comuni interessati dal sedime e dall'intorno aeroportuale non è dissimile da quello medio provinciale (tab.2)

Tab. 1: disponibilità di superfici idonee all'insediamento in provincia di Varese (elaborazioni Legambiente su dati del SIT di Regione Lombardia)

Tab 2. Dati di urbanizzazione delle superfici nei comuni dell'intorno territoriale di Malpensa

In particolare, il grado di urbanizzazione dell'intorno aeroportuale è pari al 41,8%, quindi molto più alto della media provinciale, mentre il ricalcolo rispetto alle superfici effettivamente insediabili (quindi al netto



LEGAMBIENTE

di aree forestali e di pertinenze idriche) è pari al 72%, dato anch'esso superiore alla media, su cui però incide in misura rilevante lo stesso sedime aeroportuale. Al netto del recinto dell'aerostazione, la superficie urbanizzata assomma a 4444 ettari, e corrisponde al 67% delle aree insediabili esterne al recinto, un dato dunque perfettamente allineato alla media provinciale, nonostante la presenza di aree tutelate dal Parco del Ticino.

L'area Malpensa si qualifica dunque come un territorio i cui parametri di densità insediativa sono altissimi, al punto da doverlo ritenere **in linea di principio del tutto inidoneo per la localizzazione di una aerostazione**. A maggior ragione è da ritenersi inaccettabile un ampliamento dei sedimi aeroportuali quale quello prospettato dal master plan.

A rendere ancora più grave, e perfino eticamente inaccettabile la previsione di piano, è la stessa bassa densità di utilizzo delle superfici aeroportuali. **Malpensa è l'aeroporto lombardo con minore utilizzo della sua superficie** avendo a disposizione 1.246 ettari di suolo su cui insistono 16.600 unità di traffico/ettaro (misura convenzionale che comprende passeggeri e merci), mentre Linate (452 ettari) sviluppa 22.100 unità di traffico/ettaro ed infine Bergamo risulta essere l'aeroporto che sopporta il maggior volume unitario di traffico (26.000 unità/ettaro). Alla luce di questi dati è evidente che Malpensa, *prima di pensare ad una espansione della superficie aeroportuale, debba utilizzare in modo più efficiente gli spazi di cui già dispone*

4) COSTI E ASPETTI FINANZIARI

Gli elevati costi del piano di investimenti fanno emergere evidenti difficoltà di finanziamento del Piano stesso. I costi delle compensazioni non sono valutati.

5) ILLOGICITA' DELLA COLLOCAZIONE DELLA TERZA PISTA

Il posizionamento della terza pista non corrisponde a un criterio razionale ed efficiente. Infatti la sua collocazione a grande distanza dai terminal passeggeri imporrà un notevole prolungamento dei tempi di rullaggio (corrispondenti alla necessità di coprire da 2 a 4 chilometri di tracciato di manovra a terra), con conseguenza perdita di tempo e, soprattutto, fortissima crescita dei consumi di combustibile nonché delle emissioni atmosferiche prodotte in fase di manovra. Ciò determinerà rilevanti effetti ambientali negativi, e non potrà non avere anche pesanti ripercussioni sui costi operativi in capo alle compagnie.

6) INIDONEITA' DELLE COMPENSAZIONI AMBIENTALI

Lo Studio correttamente individua come criticità ambientale la distruzione di una vastissima area (330 ettari circa) interessata da coperture vegetali pregiate o addirittura rare: si tratta di foreste planiziali (in parte cedui, ma in parte boschi d'alto fusto dominati da querceto), nonché di brughiere, che costituiscono in assoluto l'ambito di superiore interesse naturalistico di tutta l'area. L'intero territorio è, *con ottimi motivi, incluso nel Parco Naturale Regionale della Valle del Ticino, contermina a Siti della rete europea Natura 2000 e sicuramente suscettibili.*

Il danno arrecato al patrimonio naturalistico del nostro Paese da un'opera di queste dimensioni rientra nella categoria 'incommensurabile', e di fronte a ciò le compensazioni prospettate risultano ridicolmente inconsistenti e indefinite. Nel rinviare, per dettagli e approfondimenti, alle osservazioni presentate dall'ente gestore del Parco, non possiamo in questa sede fare a meno di rilevare che, nel nostro quadro legislativo, è ormai consolidato il divieto di trasformazione del bosco, e che pertanto la distruzione di una superficie di oltre 200 ettari di bosco può avvenire solo nell'esercizio di una deroga, molto spinta, che genera un obbligo di compensazione che, come correttamente riportato, deve farsi carico della realizzazione di nuove coperture forestali per una entità compresa tra 1:2 (2 ettari di nuova forestazione per ogni ettaro perso), per i boschi di minor pregio, e 1:5 per le formazioni di maggior valore naturalistico quali i querceti, qui ben rappresentati. La compensazione forestale dovrebbe dunque dar luogo ad un obbligo di forestazione di nuove aree per una superficie compresa tra 400 e oltre 1000 ettari! A parte la difficoltà di reperire aree di simili superfici, **il costo di un simile intervento è indicativamente**



LEGAMBIENTE

nell'ordine dei 40-100 milioni di euro, comprensivi dell'acquisizione delle aree. E' pur vero che, per provincie con elevato coefficiente di boscosità (qual è la provincia di Varese) tale compensazione è parzialmente convertibile in interventi di miglioramento forestale di boschi esistenti, ma in ogni caso non appare per nulla semplice né scontato individuare interventi di miglioramento forestale, si suppone su demani pubblici, di una simile entità (presumibilmente risulterebbe una superficie perfino superiore alla totalità delle coperture forestali del Parco del Ticino!). **In ogni caso, per essere credibile, l'accantonamento di risorse per un simile intervento deve essere dichiarato e reso vincolante, unitamente all'individuazione delle aree candidate ad accogliere l'intervento.**

Ancor più incredibile è la proposta di intervento compensativo a fronte della perdita di superfici a brughiera. La soluzione proposta è semplicemente impossibile. Non è possibile realizzare una brughiera, se non su un suolo che detenga le medesime caratteristiche del suolo originario. La brughiera è una formazione squisitamente spontanea, che evolve su suoli che presentano caratteristiche chimico-fisico del tutto peculiari e estremamente rare, un intervento di 'piantumazione' di una brughiera rientra nella categoria del non - realizzabile. Il che ovviamente non significa che il danno, gravissimo, non debba per questo essere compensato!

Di fronte alla gravità del danno arrecato, nonché del già insostenibile carico urbanistico e di mobilità che già grava sull'area, non si può fare a meno di considerare **del tutto incongrua, ancorchè non necessaria**, la scelta di localizzare un parco logistico quale quello prospettato nell'area di Malpensa

Considerazioni conclusive

Con spirito costruttivo, ci permettiamo di segnalare quelle che a nostro avviso sono le vere priorità di intervento per lo sviluppo e la qualificazione di Malpensa, anche al fine di potenziare le capacità operative e migliorare l'accessibilità di Malpensa e in generale del sistema aeroportuale milanese:

- a) Innovare il sistema di smistamento bagagli;
- b) Collegare con la ferrovia il Terminal 1 con il Terminal 2 (dove si svolge il 40% del traffico, come da progetto finalmente approvato. Si pensi che nonostante 130 collegamenti ferroviari giornalieri solo il 10% dei passeggeri usa il treno per recarsi a Malpensa, contro il 16% che usa l'autobus. A Parigi e a Londra la quota è di oltre il 30% dei passeggeri che usano il treno.
- c) Completare il terzo satellite di Malpensa;
- d) Pensare non ad un restyling (l'ennesimo) di Linate ma ad una vera e propria ristrutturazione dello scalo milanese, anche in funzione del suo prossimo collegamento con la linea M4

Si tratta certo di interventi approcciabili con risorse ben più limitate di quelle previste dal master plan qui osservato, ma che offrono sicuramente un apporto di benefici largamente superiore.

Occorre inoltre Indicare azioni ben definite di interventi di mitigazione ambientale e territoriale, che nel cronoprogramma del piano figurano solo come caselle vuote con finanziamenti spot. L'efficientamento dello scalo, a parità di prestazioni, può produrre rilevanti benefici, sia in termini economici che di sostenibilità ambientale delle attività aeroportuali.

Rileviamo infine come, alla luce della fortissima pressione insediativa nonché della strategicità dei valori naturalistici in gioco, non solo sia necessario soprassedere alla previsione di una terza pista e di un parco logistico, ma che al contrario occorra operare per limitare o quantomeno porre una soglia imperativa al volume di traffico generato da Malpensa, delocalizzando in tutto o in parte alcune funzioni presenti nello scalo (ad es. logistica e movimentazione merci) e trasferendo ad altre aerostazioni consistenti aliquote di voli cargo, che non richiedono prioritariamente la prossimità con la città, bensì con un polo di logistica e distribuzione a terra che non è sostenibile collocare nell'area Malpensa.

QUALORA NON SIA ACCETTATA LA PROPOSTA DI AVVIARE UNA PROCEDURA DI VAS, SI CHIEDE AL MINISTERO LA FORMULAZIONE DEL PARERE DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE NEGATIVO PER IL MASTER PLAN DI MALPENSA.



LEGAMBIENTE

Con l'occasione porgiamo cordiali saluti.

Dario Balotta

Damiano Di Simine

responsabile trasporti, Legambiente Lombardia

presidente, Legambiente Lombardia

Perrone Raffaele

Da: legambiente.lombardia@pec.cheapnet.it
Inviato: mercoledì 1 agosto 2012 10.37
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Aeroporto di Milano Malpensa – Procedura di VIA_Osservazioni Legambiente Lombardia Onlus
Allegati: 2_legambiente_oss_via_malpensa-1.pdf

Spett.le
Ministero dell'Ambiente
D. G. Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo 44
00147 R O M A

OGGETTO: Aeroporto di Milano Malpensa – Procedura di VIA del nuovo Master Plan – Piano di Sviluppo Aeroportuale – Integrazioni volontarie – OSSERVAZIONI.

Documento in allegato.