

**MALPENSAFORUM**

Partito Democratico di Varese



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



E.prot DVA – 2012 – 0019777 del 20/08/2012

Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare

viale Cristoforo Colombo 44  
00147 ROMA

Alla attenzione della  
Direzione Generale Valutazione di Impatto Ambientale

pec: DGSalvanguardiaAmbientale@PEC.minambiente.it

Somma Lombardo, 3 agosto 2012



Oggetto: OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE AL NUOVO  
"MASTER PLAN AEROPORTUALE" di MALPENSA.

- Vista la presentazione da parte di SEA in data 18 maggio 2011 del nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa, del relativo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e della corrispondente Sintesi non Tecnica;
- Viste le integrazioni volontarie al suddetto Master Plan Aeroportuale da parte di SEA – Società per Azioni Esercizi Aeroportuali per conto di ENAC;
- Dato atto che è stato ripubblicato avviso sui quotidiani e pertanto il termine entro cui poter presentare le osservazioni sul progetto ripubblicato scadrà in data 5 agosto 2012;
- Osservato che dall'esame della documentazione emerge una incompatibilità palese del Nuovo Master Plan Aeroportuale nel suo rapporto con l'ambiente ed il territorio;
- Preso atto che le integrazioni volontarie al Nuovo Master Plan Aeroportuale non modificano il progetto depositato nell'anno 2011:

Richiamati:

- il D.lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale";
- il D.lgs. 163/2006 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";
- la L.R. 10 del 12.04.1999 "Piano Territoriale d'area Malpensa. Norme speciali per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000";
- la L.R. 12/2005 "Legge per il governo del territorio";
- L'art. 3 della legge 241/1990;

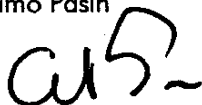
il MalpensaForum del Partito Democratico della Provincia di Varese:

presenta le seguenti osservazioni in materia ambientale di cui all'allegato che si unisce al presente atto quale parte integrante e sostanziale;

chiede di definire un **parere ambientale negativo** per le argomentazioni e motivazioni contenute nelle premesse e nell'allegato alla presente deliberazione e, pertanto, per evitare che un'ipotesi di sviluppo come quello indicato dal Master Plan Aeroportuale - **in cui è presente una confusa parte infrastrutturale, ma è leggibile una chiara e discutibile deriva immobiliare** - provochi danni immediati all'intorno aeroportuale ponendo in crisi sia attività economiche che imprenditoriali e azzerando, di fatto, ingenti quantità di denaro pubblico investito per sostenere lo sviluppo, **si chiede di respingere il progetto denominato Nuovo Master Plan Aeroportuale** dato che esso è nel suo rapporto con l'ambiente ed il territorio **palesamente incompatibile**.

Il Coordinatore del MalpensaForum del Partito Democratico della Provincia di Varese

Girolamo Pasin



**OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE AL NUOVO "MASTER PLAN AEROPORTUALE". (PROCEDURA VIA NAZIONALE)**  
(in grigio e corsivo gli estratti dai documenti "integrativi" di SEA)

Dalle premesse della relazione introduttiva, si evince la superficialità con la quale è stato presentato il progetto di SIA nello scorso anno, al punto che si è sentito il bisogno, dopo una "serie di incontri che hanno visto la partecipazione di SEA, dei progettisti del nuovo Master Plan e degli estensori dello SIA, da un lato, e dei seguenti attori istituzionali:

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, unitamente ad ISPRA;
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali;
- Regione Lombardia
- Regione Piemonte;
- Altri Enti territoriali."

di redigere una relazione di "chiarimento" o "integrazione volontaria", che evidentemente mettono in luce la scarsa qualità del documento originario, sul quale associazioni, enti e cittadini, hanno presentato le loro osservazioni, e che non possono essere obbligati a seguire tutti le possibili "integrazioni volontarie" presentate dal proponente il progetto: è quanto meno una procedura "singolare" operare uno SIA per successive integrazioni e chiarimenti.

Nella "relazione introduttiva" si analizzano le fasi storiche di Malpensa e si redige la seguente tabella:

Fase	Evento	Datazione
1	Approvazione del PRG di Malpensa 2000	1985-1988
2	Riconoscimento a livello comunitario del ruolo di Malpensa come hub	1994
3	Assoggettamento a procedura VIA	1998-1999
4	Applicazione del Decreto di compatibilità ambientale cosiddetto Decreto D'Alema (DPCM 13 Dicembre 1999)	2000-2010

Ad ogni singolo punto della precedente tabella, possiamo ricordare le criticità:

Fase	Evento
1	PRG con limiti dimensionali superati senza permessi
2	Mai raggiunta la dimensione di un vero hub, e poi, nel 2009, definitivamente abbandonata l'ipotesi
3	Procedura VIA adottata dopo l'approvazione del progetto definitivo
4	Il Decreto D'Alema (DPCM 13 Dicembre 1999) non è mai stato rispettato per diversi punti (vedi voli notturni) e non si è ancora completato (vedi delocalizzazioni e successive mitigazioni e compensazioni ambientali), mentre per quanto riguarda lo spostamento dei voli da Malpensa a Linate si dice: "verifica della possibilità di spostamento di voli charter o altri voli da Malpensa a Linate o ad altri aeroporti"

Per quanto riguarda il "decreto Bersani" anche qui va chiarito che non si prevedeva nessun trasferimento di voli da Linate a Malpensa:

*"Ritenuto opportuno assicurare il pieno dispiegamento delle potenzialità di sviluppo del Hub di Milano Malpensa e identificare l'aeroporto di Milano Linate quale infrastruttura per collegamenti point to point," e ad oggi anche Malpensa è un aeroporto Point to Point, e "Art. 2. 1. I collegamenti di linea e non di linea intercontinentali, internazionali, intracomunitari, nazionali e regionali possono essere operati sugli scali di Malpensa, di Linate e di Bergamo Orio al Serio, appartenenti al sistema aeroportuale di Milano, nei limiti delle capacità operative dei singoli scali ed in conformità a quanto disposto dagli articoli 3 e 4." Aggiungendo poi alcune limitazioni per lo scalo di Linate ma non per i collegamenti con aeroporti con traffico superiore a 2.800.000 unità.*

**INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO**

In una successiva tabella si riportano queste affermazioni:

<p>Per quanto riguarda la salute pubblica: una indagine epidemiologica;</p>	<p>Per quanto riguarda la salute pubblica: l'ASL di Varese ha effettuato un'indagine epidemiologica; dai dati rilevati si è verificato che l'attività di Malpensa non ha prodotto situazioni critiche.</p>
---	--

Questa affermazione non tiene conto delle recenti indagini sull'inquinamento atmosferico e acustico e sui suoi riflessi sulla salute, effettuata lo scorso anno dal Comune di Casorate Sempione, né della sentenza di condanna (Quintavalle), confermata ed "appesantita" in appello (da 5 a 8 milioni di euro il danno valutato dai giudici che SEA e Ministero dei Trasporti saranno costretti a risarcire).

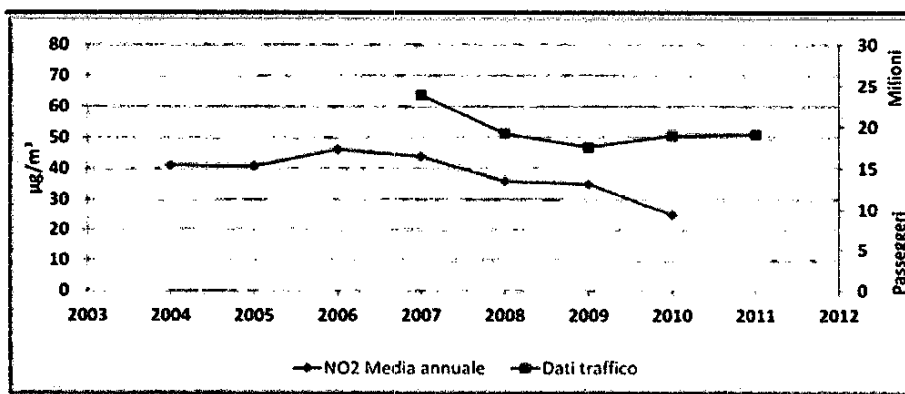
Nel documento "APPROFONDIMENTI AMBIENTALI ALLEGATO 2 - VALUTAZIONE DI IMPATTO SULLA SALUTE E DISPONIBILITA' DI SEA" la conclusione è solamente una generica disponibilità di SEA ad un lavoro di equipe per comprendere gli effetti risultanti dall'inquinamento generato dall'attività aeroportuale:

Con riferimento a quanto sopra riportato, delineato ed estratto da quanto prodotto dal contesto scientifico che ha approfondito la complessità e l'articolazione della VIS, si ritiene di confermare la più ampia disponibilità di SEA verso un lavoro di equipe, che non può però prescindere dalla presenza di un'ampia, necessaria gamma di soggetti istituzionali, obbligatori per competenza e per ruolo.

Rinviamo, ancora una volta, agli studi del Comune di Casorate Sempione ed alle sentenze dei tribunali già passate.

Per Somma Lombardo, così come per altri Comuni, si evidenzia, nel documento "Approfondimenti ambientali" attraverso una serie di tabelle alle pagg. 42 e seguenti, un miglioramento della qualità dell'aria dal 2007 ad oggi, che, evidentemente, è solo il frutto del diminuito numero di movimenti aerei su Malpensa

**Trend dei Livelli di Riferimento per la Qualità dell'Aria - Somma Lombardo**



Per quanto riguarda "4.2 Il rapporto con la disciplina di tutela ambientale", si richiamano i SIC e le ZPS, comunicando che nessuna di queste aree "intercetta la

perimetrazione del sedime aeroportuale.", come se un aeroporto incidesse sulle aree solo se interne al sedime: l'inquinamento acustico e atmosferico, il traffico aereo e quello a terra generato dall'aeroporto incidono ben oltre i confini della stessa infrastruttura, sia a livello della flora, della fauna ma anche della presenza antropica, e questo, purtroppo, viene non sottovalutato, ma, addirittura negato.

Anche per la cantierizzazione si propone lo stesso schema: tutto è all'interno del sedime, dimenticandosi però che la movimentazione dei mezzi di cantiere sarà sulle strade esistenti fuori dallo stesso sedime.

Per quanto riguarda la movimentazione delle terre, come si evince dalla tabella a pag 67,

progetto	movimenti di terra (mc)			demolizioni (mc)		congl. bitum. (mc)	sottofondi (mc)	inerti x cds (mc)	acciaio (tonn)
	scavi	riporto x rilevati	vegetale	da riutilizzar	a discarica				
1		2.000.000	250.000	-	-	110.000	174.000	11.000	-
2	est. sud	400.000	-	-	18.000	-	-	50.000	4.300
	molo nord	90.000	-	-	-	-	-	15.000	2.400
3	ed. fase 1	430.000	-	300.000	30.000	-	-	84.000	10.800
	infr. fase 1	-	-	-	-	-	132.000	220.000	97.100
	ed. fase 2	220.000	-	200.000	25.000	-	-	42.000	5.400
	infr. fase 2	-	-	-	-	-	83.000	150.000	75.900
4		545.000	-	-	-	-	-	140.000	-
5	ristrutt.	-	-	-	-	-	-	11.000	-
	nuovo molo	100.000	-	-	5.000	-	-	28.000	4.700
6	terminal 1	-	-	-	-	28.500	51.000	-	-
	terminal 2	-	-	160.000	10.000	4.000	7.000	-	-
	area N-W	-	-	-	-	17.500	31.000	-	-
7	edifici N-E	58.000	-	29.000	-	-	-	44.500	11.300
	infrastr. N-E	-	-	50.000	-	6.000	10.500	34.500	-
	edifici N-W	69.000	-	34.000	25.000	-	-	44.500	11.900
	infrastr. N-W	-	-	74.000	-	39.000	64.500	43.500	-
8	fase 1	66.000	-	14.000	-	-	-	35.000	8.000
	fase 2	84.000	-	16.000	-	-	-	44.000	10.000
9	ed. fase 1	40.000	-	40.000	-	-	-	26.600	-
	infr. fase 1	-	180.000	200.000	-	44.700	79.000	58.000	-
	ed. fase 2	40.000	-	40.000	-	-	-	60.000	-
	infr. fase 2	-	180.000	200.000	-	40.900	70.000	65.000	-
	ulteriori esp.	-	-	-	-	28.900	51.000	60.000	-
<b>totale</b>	<b>2.142.000</b>	<b>2.360.000</b>	<b>1.607.000</b>	<b>113.000</b>	<b>110.000</b>	<b>534.500</b>	<b>908.000</b>	<b>1.069.600</b>	<b>68.800</b>

Tabella 5.1-2Bilancio terre per ciascun intervento previsto

tutti da realizzare entro il 2016 (come da tabella a pag. 65),

Macro interventi			Breve termine					Medio termine					Lungo termine				
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1	Terza pista e infrastrutture correlate	pista															
		sistema taxiway															
		opere accessorie															
2	Espansioni Terminal 1	molo a nord															
		estensione verso sud															
3	Nuovo "midfield satellite" e piazzali aa/mm	midfield satellite - fasi 1 e 2															
		impianto BHS															
		piazzali aa/mm "remoti" - fasi 1 e 2															
		nuova caserma VV.F.															
4	Collegamenti sotterranei tra Terminal 1 e "midfieldsat."	raddoppio twy H															
		tunnel e stazioni PTS															
		materiale rotabile															
		tunnel stradale															
5	Riqualfica / espansione del Terminal 2	tunnel BHS															
		nuovo molo															
		riqualifica terminal															
		nuovi parcheggi T1															
6	Adeguamenti viabilità e sviluppo parcheggi auto	nuova viabilità T1															
		nuova viabilità T2															
		nuovo tracciato strada T1/T2															
		viabilità nord-ovest - fasi 1 e 2															
		parcheggi auto "remoti" nord-ovest															
7	Nuovi piazzali sosta aa/mm e hangar manutenzione	nuovi parcheggi T2															
		hangar nord-est - fasi 1 e 2															
		nuovo raccordo in testata 17L															
		piazzola prova motori															
		piazzale aa/mm nord-ovest															
8	Edifici di supporto	edifici nord-ovest - fasi 1 e 2															
		nuovi edifici - fasi 1 e 2															
9	Nuovo "Parco logistico"	edifici nord-ovest - fasi 1 e 2															
		moduli 1^ linea - fasi 1 e 2															
		moduli spedizionieri															
		moduli logistica															

Figura 5.1-2 Cronoprogramma dei macro-interventi

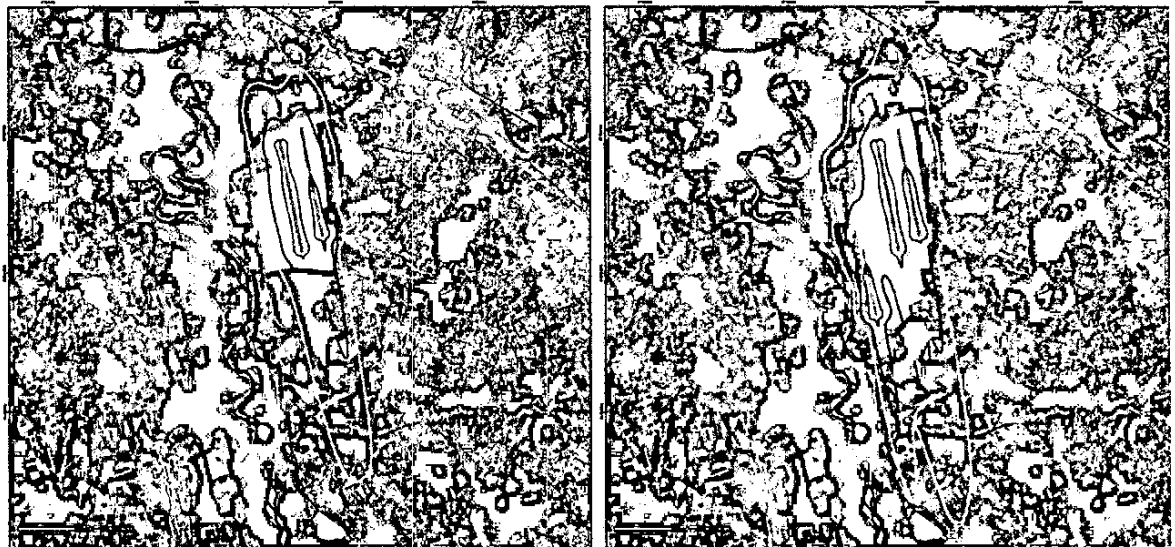
Secondo il documento "Approfondimenti progettuali" alla pag 4, "il materiale di riporto che non fosse già disponibile verrà ricavato da scavi eseguiti nell'area a sud delle piste esistenti che costituirà l'area di futura realizzazione degli interventi rientranti nel macro-progetto n. 9 "Parco logistico". Tale area di scavo si estenderà su una

superficie di ca. 30 ha." e quindi, per la costruzione della terza pista, ci sarebbero degli sbancamenti e scavi su un terreno per una superficie di 300.000 mq e quindi una profondità di 6,67 metri che fino al 2018/2022 non sarà oggetto di interventi (che, per altro, potrebbero anche non essere mai realizzati, se il mercato non seguirà le previsioni di SEA, provocando un inutile danno ambientale)

Sulle questioni dell'inquinamento, si conferma, da questo documento integrativo, l'assoluta incertezza di controllare la diminuzione dei dati inquinanti, soggetti come sono alla volontà delle compagnie aeree di modificare i loro mezzi, mentre nulla si dice del possibile aumento dell'inquinamento dovuto all'aumento del traffico su gomma generato dall'aeroporto, che aumenterà con l'aumento del numero dei passeggeri. Nemmeno sulle quantità di tali dati viene fatto accenno. Anche per le acque meteoriche, si sottovaluta la modifica di 3.500.000 di mq di terreno "permeabile" che, dopo la "cementificazione" di questa superficie di brughiera, diventerà "impermeabile" e quindi produrrà problemi di gestione delle acque meteoriche e del suo inserimento nelle falde.

Sulla questione del rumore, si segnala lo schema di pag. 113, dove si evidenziano, in percentuale, il miglioramento degli aeromobili dal punto di vista della loro "qualità": le percentuali fanno però riferimento a due dati "numerici" del 2007 e del 2011, dove il numero dei voli è fortemente diminuito e quindi è meno "favorevole" rispetto a quanto presentato. Che nel futuro la tendenza attuale del miglioramento degli aeromobili prosegua con lo stesso ritmo è solo un auspicio.

Anche la rappresentazione delle curve isofoniche, esplicita una evidenza diversa da quanto descritto in relazione a pag. 116



LEGENDA


 TERMINALE AEROPORTUALE FUTURO    AREA LIMBICANTE    PISTA    EVA    10 DBA    55 DBA    70 DBA

Figura 6.5-2 Confronto dello scenario intermedio e futuro in condizioni di traffico mediato nelle tre settimane di punta





*"In conclusione è possibile affermare che allo scenario 2030, grazie alla scelta localizzativa operata nella individuazione della terza pista, gli effetti dell'incremento del traffico reso possibile dal nuovo assetto aeroportuale, andranno ad interessare porzioni territoriali sostanzialmente connotate da bassa densità abitativa o del tutto prive di aree residenziali.*

*In altri termini, la nuova configurazione aeroportuale, consentendo di distribuire le operazioni di decollo e di atterraggio sulle tre piste, permetterà di gestire l'incremento di traffico aereo movimentato, limitando l'estensione della impronta acustica."*

**Le carte dimostrano con chiarezza un aumento della superficie coperta dalle curve isofoniche, anche in aree abitate.**

Per quanto riguarda l'impatto visivo, che appare più l'analisi di un piccolo edificio nei confronti del paesaggio circostante, che non l'edificazione di una città, basti solo ricordare che l'unico canale visivo verso la catena delle Alpi e del Monte Rosa, elemento di grande qualità e riconoscibilità del territorio per chi frequentava il terminal 1, è stato impedito dalla costruzione dell'Albergo davanti all'aerostazione, dimostrando così la sensibilità dei progettisti e degli attuatori del Piano Regolatore di Malpensa.

**INFRASTRUTTURE**

Nel capitolo 2 della stessa relazione, si fa riferimento allo "Studio ENAC sul sistema aeroportuale nazionale", prendendolo come base per definire "corretto" il progetto previsto dal Masterplan: ma lo studio ENAC è, appunto, uno studio, e non ha nessun valore di programmazione o pianificazione per il sistema aeroportuale italiano, ed andrebbe valutato nel più complesso sistema delle infrastrutture di trasporto nazionale. Quindi non vi è nessuna legittimazione da quella che è solamente una analisi "parziale" del sistema dei trasporti nazionale, che non ha avuto nessuna approvazione da nessun ente, né tantomeno è stata mai sottoposta a validazione attraverso gli attuali strumenti della legislazione.

Di nuovo si ribadisce che "anche per quanto riguarda la stima della capacità teorica offerta dalle attuali strutture di Malpensa, lo Studio e il nuovo Master Plan aeroportuale giungono a valutazioni sostanzialmente coincidenti: per il sistema di piste lo Studio individua infatti una capacità annua teorica di 29 milioni di pass./anno a fronte dei 27 milioni di pass./anno determinati dal Master Plan", e quindi si conferma che la terza pista è solamente un elemento che potrebbe permettere il superamento dei 27/29 milioni di passeggeri/anno, e non, come si legge in altre parti del documento, un elemento di mitigazione, attraverso lo "spalmamento" delle rotte. La stessa questione viene ribadita a pag. 50, in termini di movimenti aerei: "In termini di capacità giornaliera, il sistema delle due pista può servire mediamente fino ad un massimo di 840 movimenti/giorno che corrispondono a circa 300.000 movimenti/anno e 27 milioni di passeggeri/anno, avendo assunto un coefficiente medio di riempimento dei velivoli pari a circa 90 pass/mov. così come stimato a partire dai dati di traffico" e a pag. 51/52 "Il vero e proprio "collo di bottiglia" dell'attuale geometria dello scalo è il sistema di pista che, tenendo conto degli standard ICAO riguardanti gli aeroporti e le operazioni aeree e le limitazioni di utilizzo delle piste correlate alla necessità di diminuire i livelli d'inquinamento acustico sul territorio, permettono una capacità operativa massima in condizioni di pista "bilanciata" di 60 movimenti/ora, che possono superare gli oltre 70 nelle ore cosiddette di "punta"."

Anche nel documento "Approfondimenti progettuali", a pag 8, si conferma che "Per l'anno 2030 si è previsto un traffico complessivo di ca. 420.000 mov. di aeromobili, cui corrisponde un dato medio mensile di ca. 17.500 partenze, e ipotizzando che dalla terza pista decolli ca. il 33 % dei voli" che essendo previsti in 1300 movimenti al giorno corrispondono a quanto già evidenziato nelle precedenti osservazioni: circa 433 movimenti si sposteranno sulla pista 3, mentre le altre due sosterranno 867 movimenti, superiori agli 800 che si sono avuti nella punta massima del 2007.

A pag. 37, per quanto riguarda il Comune di Somma Lombardo, si scrive che si "prevede espressamente - trattandosi di un intervento interno al sedime - il prolungamento della linea ferroviaria tra il Terminal 1 e il Terminal 2 e la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria al Terminal 2.", mentre, in realtà, tutta la tratta ferroviaria è esterna al sedime aeroportuale.

Sulle piste, al capitolo "3.2.1.2 Le infrastrutture di volo

Il sistema infrastrutturale è costituito da due piste parallele identiche, denominate 17L/35R e 17R/35L, distanziate 800 metri tale da permettere il loro utilizzo in contemporanea." *Cosa non vera, stante le attuali normative nazionali.*

Anche tutto il sistema dei collegamenti a terra, previsti dal cap. 3.2.2.2, risultano non tutti finanziati e non tutti in fase avanzata di progettazione: il rischio è la crisi del sistema delle infrastrutture su gomma e su ferro, se queste non avranno la possibilità di essere realizzate prima della conclusione delle opere di ampliamento di Malpensa. Ma anche se dovessero essere completate prima, si deve sapere che la loro progettazione non prevedeva una "malpensa" da 50 milioni di passeggeri, e quindi sarebbero comunque insufficienti a sostenere il traffico generato dall'aeroporto.

Anche il documento "Approfondimenti Ambientali", alla pagina 9, parla di accessibilità, stendendo il lungo elenco di opere viarie sia su gomma che su ferro, i cui studi sono tutti precedenti al progetto del Masterplan di Malpensa, e che quindi non tengono assolutamente conto dei dati di un aeroporto che potrebbe raggiungere, tra 17 anni, i 50 milioni di passeggeri. Quello che si aggiunge è che "si rammenta come nell'ambito del SIA siano stati valutati i flussi di traffico terrestri (passeggeri e merci) da e per l'aeroporto, con lo scopo di contribuire alla programmazione delle scelte infrastrutturali e di servizio necessarie a garantire un'adeguata accessibilità dello scalo, secondo le stime di crescita previste" lasciando quindi agli enti titolari delle infrastrutture a terra, l'onere di provvedere alle eventuali "aggiustamenti" dovuti dal potenziamento dell'aeroporto. I dati della tabella a pag 12 evidenziano come minimo un raddoppio del traffico generato:

Passeggeri anno		2008	2015	2025	2030
Milano città	30,0%	4.615.230	6.491.747	8.793.832	9.615.605
Milano provincia	14,0%	2.153.774	3.029.482	4.103.788	4.487.282
Altro Lombardia	27,0%	4.153.707	5.842.572	7.914.449	8.654.045
Piemonte	13,0%	1.999.933	2.813.090	3.810.661	4.166.762
Liguria	3,0%	461.523	649.175	879.383	961.561
Altro nord	8,0%	1.230.728	1.731.133	2.345.022	2.564.161
Svizzera	3,0%	461.523	649.175	879.383	961.561
Altro	2,0%	307.682	432.783	586.255	641.040

Passeggeri giorno		2008	2015	2025	2030
Milano città	30,0%	12.644	17.786	24.093	26.344
Milano provincia	14,0%	5.901	8.300	11.243	12.294
Altro Lombardia	27,0%	11.380	16.007	21.683	23.710
Piemonte	13,0%	5.479	7.707	10.440	11.416
Liguria	3,0%	1.264	1.779	2.409	2.634
Altro nord	8,0%	3.372	4.743	6.425	7.025
Svizzera	3,0%	1.264	1.779	2.409	2.634
Altro	2,0%	843	1.186	1.606	1.756

Ai quali si aggiunge un triplicamento del traffico generato dagli addetti.

Anche tutto il documento "Approfondimento ambientale Allegato 1 – accessibilità all'aeroporto", non è altro che il lungo elenco delle opere previste prima del progetto Masterplan di Malpensa e quindi senza le previsioni del 2030 con i 50 milioni di passeggeri. Non è quindi accettabile presentare queste opere al servizio dell'ampliamento di Malpensa: al limite possiamo affermare che queste opere possono ammettere un aeroporto con 24 milioni di passeggeri, così come previsto dal progetto autorizzato con il decreto D'Alema nel 1999.

Per quanto riguarda le previsioni del traffico aereo, si continuano ad utilizzare analisi che risalgono ai primi anni dello scorso decennio, pur applicando tali percentuali di crescita, ai dati più recenti di traffico passeggeri e merci: tale incongruente analisi, fa semplicemente "slittare" di 5 anni le prospettive previste di saturazione dell'aeroporto.

A pag 55, "3.3.3 Le motivazioni per le quali non è accettabile l'opzione zero", il titolo del capitolo non è "accettabile": lo SIA dovrebbe prendere in considerazione tale ipotesi, svilupparla e descriverne le "conseguenze", la VALUTAZIONE se sia o no accettabile, deve essere fatta da altri. L'assunto che se non cresce non è in grado di fornire le prestazioni che, dalle previsioni di SEA, verranno richieste dal mercato, non può essere accolta: lo studio del sistema nazionale del trasporto aereo, dovrebbe appunto inserire l'ipotesi del limite della crescita di Malpensa, e valutarne le conseguenze sia verso il territorio intorno all'aeroporto, sia verso gli altri aeroporti nazionali. Il "peggioramento dei servizi" ventilato da SEA, se dovesse mancare l'approvazione al Masterplan, non può essere risolto unicamente all'interno dell'analisi della crescita di Malpensa stessa.

Per quanto riguarda il "polo logistico" si confermano le destinazioni d'uso (pag 84)

*"Interventi previsti:*

- nuovo piazzale di sosta aeromobili prevalentemente destinato ai velivoli all-cargo, opportunamente collegato al sistema infrastrutturale air-side;
- terminal merci, edifici e aree di supporto direttamente correlati (edifici "di prima linea");
- aree movimentazione e sosta mezzi pesanti necessari all'interscambio delle merci;
- magazzini ed edifici dedicati alle attività di "seconda" e "terza linea";
- edifici destinati ad attività direzionali/amministrative, di controllo e commerciali di supporto;"

non si dichiarano le quantità previste per l'ultima voce che sono, oggettivamente, attività non necessariamente da edificare all'interno del sedime aeroportuale risultando quindi più un'operazione "immobiliare" che non necessaria al supporto logistico dell'aeroporto (dentro i termini quali "direzionale, amministrativo e commerciale" tranne la residenza vi è TUTTO).

Queste voci portano ad un totale di 1.030.000 mc. a cui, sempre a pag. 85, potrebbero aggiungersi altri 1.030.000 mc, per "ulteriori potenzialità successive": 2.060.000 mc di edifici pari a circa 6.800 abitazioni (una città di 25.000 abitanti) da far sorgere su una estensione territoriale di circa 3,5 milioni di mq. grande come il centro di Milano compreso nell'area dei Navigli.

Naturalmente, questo "parco logistico" comporterà nuove forze lavoro che corrispondono ad ulteriore traffico sulle strade, stimato, secondo il documento



**“approfondimenti progettuali”, scheda 9, pagina 7, a “ca. 16.100 veicoli/giorno di traffico indotto sul sistema viario da/per Malpensa”, senza che sia valutata la capacità delle strade esistenti di reggere a questo ulteriore impatto.**

Anche l'ipotesi dello scalo ferroviario, non viene valutato in termini di costo e di possibile sbocco su qualche linea: non è chiaro a chi toccherà il collegamento con le ferrovie esistenti, né se il sistema ferroviario esistente, sia in grado di reggere il traffico prevedibile.

**CASE NUOVE**

**Esiste poi un'area adiacente alla 336, a nord di Case Nuove che il documento Approfondimenti progettuali, a pag 4 della scheda 6 viene così descritto:**

*In questa zona all'estremità nord-ovest del sedime è inoltre disponibile un'area naturale di ca. 40.000 mq adiacente alla S.S. 336, che risulta in posizione sostanzialmente baricentrica tra le due aree terminali passeggeri e che nel "lungo termine" potrebbe essere eventualmente utilizzata – qualora se ne rilevasse la necessità – per la realizzazione di parcheggi auto "remoti" da collegare al Terminal 1 e al Terminal 2 con servizi di autobus navetta.*

**Questa è un'area totalmente boscata, di grande valore per il nostro territorio, che non vogliamo sia totalmente disboscata e cementificata, per nuove aree parcheggio fuori dall'attuale sedime di Malpensa.**

**Sempre nello stesso documento, nel macroprogetto 8, torniamo ad occuparci di Case Nuove, in queste aree sono previste le seguenti destinazioni:**

*Le attività definite "complementari" (o "di supporto"), pur non riguardando in maniera diretta il servizio del traffico di passeggeri, merci o movimenti aerei, risultano comunque necessarie per il corretto svolgimento dell'attività aeroportuale e, in alcuni casi, costituiscono un elemento di integrazione tra le funzioni aeroportuali e il territorio circostante.*

*Queste attività non richiedono una collocazione all'interno delle aree doganali e il nuovo Master Plan aeroportuale destina ad esse un'area posta al limite nord-ovest del sedime, in posizione intermedia tra il Terminal 1 e il Terminal 2, adeguatamente collegata sia alla rete viaria interna all'aeroporto, sia alla viabilità esterna (S.S. 336).*

*In tale area è prevista la realizzazione degli alloggi per il personale delle varie Forze dell'Ordine presenti in aeroporto (Polizia di Stato, Guardia di Finanza, Carabinieri, Dogana, Guardie Forestali, Polizia Penitenziaria, Sanità Aerea, ...), di insediamenti di tipo direzionale / amministrativo (palazzine uffici), dei magazzini che possono rimanere all'esterno del confine doganale e degli edifici destinati ad alcune attività operative e/o di manutenzione che non richiedono un collegamento diretto con le aree operative principali. La zona in esame potrà inoltre essere eventualmente utilizzata anche per insediamenti di tipo produttivo (ad es.: attività di catering), commerciale o ricettivo correlabili all'attività aeroportuale.*

**Qui, oltre alle attività produttive e commerciali, si fa preciso riferimento anche ad attività "ricettive". Il problema dell'area "polo logistico", si ripropone qui in maniera ancora più pesante e con un carattere decisamente di tipo immobiliare con rilevanza sulla "concorrenza" con il territorio fuori dal sedime. Si sta descrivendo un progetto di 450.000 mc, pari a circa 1.500 abitazioni (circa 6.000 abitanti). Resosi conto del problema di infrastrutture esistenti, già finanziate da Regione Lombardia, SEA non recede dal progetto presentato lo scorso anno indicando che:**

*Trattandosi di aree che permarranno all'esterno del confine doganale e quindi che, pur rientrando nell'ambito aeroportuale, continueranno a risultare accessibili dal territorio senza particolari formalità, durante la futura definizione dei singoli interventi di sviluppo relativi a quest'area sarà possibile valutare l'eventuale permanenza in sito di alcune attività produttive, scolastiche e ricettive che sono state recentemente insediate nell'area di Case Nuove*



Noi non possiamo che ribadire quanto espresso nelle osservazioni presentate allo SIA, opponendoci all'esproprio di gran parte di Case Nuove, per permettere alla SEA, la gestione urbanistica del nostro territorio.

Nella scheda, a parte la decisione di valutare se mantenere le recenti attività scolastiche e ricettive, non si parla delle eventuali demolizioni dell'esistente o della rimozione del Cimitero della frazione di Case Nuove.

Per tutte le considerazioni sopra esposte e per quanto di competenza, si **esprime parere NON favorevole** ai contenuti del Master Plan in ordine alle metodologie utilizzate, alle ipotesi di riferimento, al dettaglio fornito, alla contestualizzazione dei dati e alle conclusioni ricavate e descritte.

*Somma Lombardo, 3 agosto 2012*

Il Coordinatore del MalpensaForum del Partito Democratico della Provincia di Varese

Girolamo Pasini