

Vanzanella, 21, 7, 2012

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Viale Cristoforo Colombo 44  
00147 ROMA

**OGGETTO : Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa.**

**Osservazioni alle Integrazioni Volontarie di SEA**

Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011 ed alle successive Integrazioni Volontarie di SEA pubblicate sulla stampa in data 6 Giugno 2012, si inviano le seguenti osservazioni :

Le **previsioni di trasporto aereo** con le quali SEA giustifica la necessità della costruzione della terza pista erano e **continuano a essere palesemente SBAGLIATE.**

A Pag. 52 della Relazione introduttiva si riporta che *"la diminuzione di traffico conseguente all'abbandono di Malpensa come hub da parte di Alitalia e l'assegnazione alla città di Milano dell'Expo 2015, SEA S.p.A. ha ritenuto necessario aggiornare tale analisi nel corso del 2009 così da tener conto anche delle più recenti evoluzioni dello scenario di riferimento.*

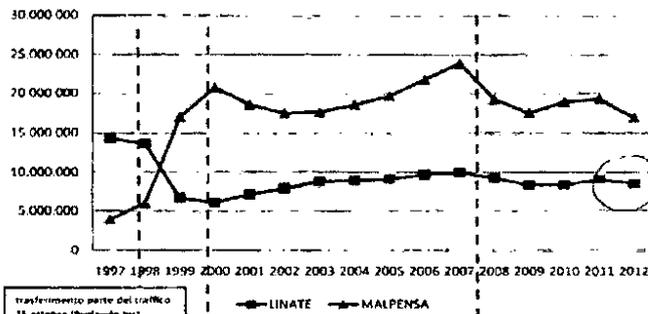
*Il periodo 2008-2010 difatti costituisce una fase di transizione per Malpensa caratterizzata da una repentina e significativa flessione del traffico relativo a tutte le componenti, alla quale però segue, già a partire dal 2009, un recupero che porterebbe intorno al 2013, secondo le stime effettuate, a volumi di traffico passeggeri analoghi a quelli che hanno caratterizzato il 2007."*

Innanzitutto nelle integrazioni volontarie di SEA è stata omessa la drammatica diminuzione di movimenti, passeggeri e merci del 2012, diminuzione già in essere nella seconda metà del 2011.

Di seguito i dati presentati da Regione Lombardia alla presenza di SEA e Comune di Milano durante il primo incontro dell'Osservatorio Malpensa.

### Evoluzione traffico Linate Malpensa (1997- 2012)

TRAFFICO PASSEGGERI: EVOLUZIONE PAX ANNI  
LINATE E MALPENSA (1997-2012)



ANNO	LIN	MLP	TOT
1997	14.271.145	3.920.905	18.192.050
1998	13.611.749	5.919.597	19.531.341
1999	6.629.961	16.973.765	23.603.726
2000	6.026.342	20.716.815	26.743.157
2001	7.136.337	18.570.494	25.706.831
2002	7.815.316	17.441.250	25.256.566
2003	8.757.038	17.621.585	26.378.623
2004	8.947.575	18.554.874	27.502.499
2005	9.083.607	19.630.514	28.719.121
2006	9.696.516	21.767.267	31.463.782
2007	9.926.530	23.885.391	33.811.921
2008	9.266.152	19.221.632	28.487.784
2009	8.295.079	17.551.635	25.846.734
2010	8.296.450	18.947.808	27.244.258
2011	9.063.871	19.291.427	28.355.254
2012	8.487.480	16.963.891	25.451.373

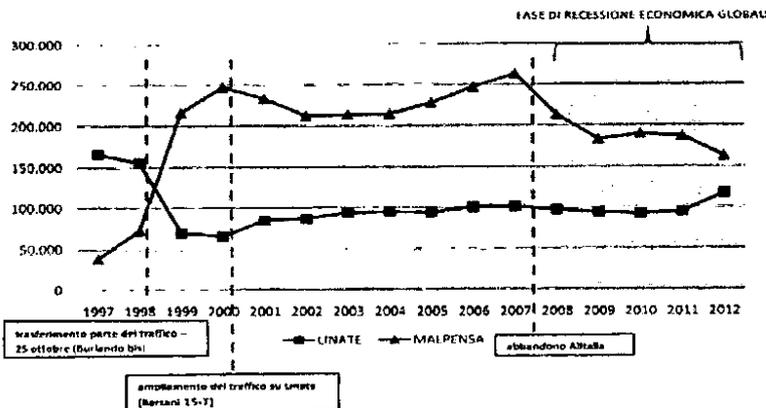
trasferimento parte del traffico - 25 ottobre (Burando bis)  
 ampliamento del traffico su Linate (Bersani 15-7)  
 abbandono Alitalia (tre settimane) effettuato da Alitalia su Malpensa (passaggio da 1 P28 a 152 una l'orizzonte di 286 collegamenti settimanali - i voli merci generali scendono da 177 a 50 portando le destinazioni a 38, di cui 3 intercontinentali, 26 internazionali e 9 domestiche)

Nell'arco di tempo tra il 2001 ed il 2003 il traffico aereo subisce una battuta di arresto dovuta prima dall'attentato alle Torri Gemelle (11 settembre 2001) e alla diffusione dell'allarme SARS (marzo 2003)



### Evoluzione traffico Linate Malpensa (1997- 2012)

EVOLUZIONE MOVIMENTI ANNI LINATE E MALPENSA  
(1997-2012)



ANNO	LIN	MLP
1997	165.714	38.496
1998	155.216	72.625
1999	69.590	216.174
2000	65.482	247.622
2001	84.589	233.158
2002	86.588	212.210
2003	93.624	213.554
2004	94.524	214.357
2005	93.942	227.718
2006	100.113	247.456
2007	100.467	263.584
2008	96.823	212.841
2009	93.764	183.182
2010	91.907	189.580
2011	94.547	186.780
2012	116.301	162.597



Di seguito il confronto fra le previsioni di SEA per l'anno 2012 e i dati reali di Assaeroporti riferiti ai primi 4 mesi del 2012 confrontati con gli stessi mesi del 2011 ( fonte sito di Assaeroporti).

	Movimenti	Passeggeri	Cargo
Previsioni SEA per il 2012	+5,6%	+4,6%	+3,8%
Dati ufficiali 2012	-12%	-3,7%	-8,7%



TOTALI (Gennaio - Aprile/2012)								
N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%	Note
1	Alghero	3.822	-7,1	353.989	-3,1	493	2,9	
2	Ancona	4.588	-1,4	151.051	-5,0	2.050	-13,4	
3	Bari	10.773	-1,2	1.105.436	4,2	687	-4,1	
4	Bergamo	22.942	5,8	2.589.406	7,4	36.467	0,2	
5	Bologna	20.067	-8,0	1.663.371	-4,7	13.159	-2,9	
6	Bolzano	3.972	-26,3	12.650	-40,2			
7	Brescia	2.962	-12,2	12.276	-23,8	14.502	13,6	
8	Brindisi	5.136	13,5	583.939	11,3	16	33,3	
9	Cagliari	9.757	-8,5	898.021	-1,9	954	-13,0	
10	Catania	16.131	-5,2	1.777.593	-1,2	2.838	-3,1	
11	Crotone	835	-7,9	32.979	-0,6			
12	Cuneo	1.477	-27,7	58.534	-6,5			
13	Firenze	9.397	-4,6	524.187	-4,0	119	-37,0	
14	Foggia	669	-55,6	1.559	-92,4			
15	Forlì	1.063	-47,1	82.636	-40,8		-100,0	
16	Genova	7.673	1,4	404.007	3,3	925	-27,2	
17	Grosseto	358	-1,1	501	14,1			
18	Lamezia T.	5.080	5,0	559.936	7,9	564	-8,0	
19	Milano LIN	38.767	0,7	2.829.160	4,7	6.622	5,1	
20	Milano MXP	54.169	-12,0	5.654.631	-3,7	136.138	-8,7	
21	Napoli	16.915	-1,1	1.569.361	-1,6	1.711	-5,2	
22	Olbia	3.380	-20,9	217.863	-15,5	45	-13,5	
23	Palermo	12.301	-17,3	1.245.092	-8,8	576	-15,6	
24	Parma	2.283	-22,4	44.733	-34,2			
25	Perugia	1.600	-7,3	40.753	-5,1			
26	Pescara	2.407	16,3	152.894	14,4	430	11,1	
27	Pisa	11.209	0,7	1.165.089	3,3	2.050	-4,9	
28	Reggio Cal.	2.214	-14,8	157.413	4,1	42	-10,6	
29	Rimini	2.736	23,7	201.630	33,9	180	2,3	
30	Roma CIA	15.853	1,4	1.472.727	-0,8	5.660	-8,2	
31	Roma FCO	93.612	-6,7	10.592.944	-0,7	43.642	-11,0	
32	Siena	654	-6,2	1.269	50,4			
33	Torino	17.416	-4,1	1.181.716	-1,0	3.539	43,6	
34	Trapani	3.891	-6,3	390.645	-3,7	5	-37,5	
35	Treviso	6.362	-7,5	692.353	-5,3	53	-90,2	
36	Trieste - Ronchi dei L.	4.557	-11,1	232.154	-5,7	268	-12,7	
37	Venezia	22.212	0,2	2.087.228	6,2	13.187	-1,9	
38	Verona	10.471	-4,2	889.117	2,7	1.938	5,0	
	<b>Totali</b>	<b>449.141</b>	<b>-5,8</b>	<b>41.640.836</b>	<b>-0,2</b>	<b>288.860</b>	<b>-6,0</b>	

A Pag. 55 della Relazione introduttiva l'unica motivazione per cui secondo SEA non è accettabile l'opzione zero è che : “Confrontando l'attuale offerta dello scalo di Malpensa con la domanda di traffico stimata secondo le previsioni descritte nel precedente paragrafo, si evince come già nel breve-medio periodo possano essere raggiunte situazioni in cui si avvicina ai livelli di saturazione della capacità, specie per il sistema piste, che allo stato attuale è quello che presenta maggiori criticità ..... In uno scenario evolutivo così definito, appare quindi necessaria la realizzazione di una terza pista”.

Ebbene, analizzando con un minimo di onestà intellettuale i dati sopra riportati non è assolutamente possibile ipotizzare un recupero intorno al 2013 (ma anche negli anni seguenti) dei volumi di traffico passeggeri analoghi a quelli che hanno caratterizzato il 2007.

Per tornare ai livelli del 2007, ovvero 267.000 movimenti l'aeroporto dovrebbe aumentare in un anno i propri movimenti del 65%, mentre come si evidenzia dai dati ufficiali di Assaereo nei primi mesi del 2012 l'aeroporto di Malpensa ha perso il 12% dei movimenti rispetto agli stessi mesi del 2011.

E come se non bastasse la situazione potrebbe ulteriormente peggiorare considerando l'elevata probabilità che anche KLM, come Air France, trasferisca tutti i suoi voli a Linate.

In conclusione è più che evidente che le previsioni di trasporto che stanno alla base del Master Plan di SEA, con le quali SEA giustifica la necessità della costruzione di una terza pista sono completamente sbagliate.

Si sono rivelate sbagliate a distanza di pochi mesi le previsioni per l'anno 2012 (presentate nel 2011) e continuano ad essere palesemente sbagliate le previsioni riportate all'interno delle Integrazioni Volontarie.

Se il gruppo CLAS ha sbagliato clamorosamente le previsioni a brevissimo termine, che affidabilità potranno mai avere le previsioni a medio e lungo termine con le quali SEA giustifica la necessità della costruzione di una terza pista ?

Ora o il gruppo CLAS non è competente in materia e i fondamenti su cui si basa il Master Plan non sono credibili o ancora peggio, la scelta di gonfiare le previsioni di traffico è voluta.

Per aver utilizzato previsioni di traffico palesemente sbagliate come UNICO dato per giustificare la necessità della costruzione di una terza pista, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa.

Distinti Saluti



GEVILLI GIUSEPPINA

Nato a BUSTO ARSIZIO (VA) il 29.01.1957

Residente a VAREZAGHELLO (MI) in VIA MILANO n° 11