



LEGAMBIENTE

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA - 2013 - 0001332 del 18/01/2013

Gallarate, 10 gennaio 2012

Spett. Ministero dell'Ambiente

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 ROMA

*Agli stimati Uffici
del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

Segreteria Tecnica del Ministro dell'Ambiente

Direzione Valutazioni Ambientali

Membri della Commissione V.I.A

Direzione Protezione della Natura

Ufficio Legislativo

MALPENSA: PROCEDURA DI VIA DEL MASTER PLAN

IL D.P.C.M.13/12/99 - VERIFICHE

La comunicazione ENAC prot. N. 156047/IPP del 5 dicembre 2012 ad oggetto: "Avviso al Pubblico - Richiesta di pronuncia di contabilità ambientale ai sensi del D.lgs 152/06" apre una nuova fase di consultazioni sulla procedura di VIA del Master Plan di Malpensa. Per tale finalità, viene presentata da SEA una nuova documentazione, denominata CHIARIMENTI ad ulteriore approfondimento degli studi già

precedentemente presentati e ampiamente osservati da molti portatori di interesse, con richiesta di pronunciamento di parere ambientale negativo.

1. Nei CHIARIMENTI si aggiunge che essi costituiscono una risposta ai rilievi presentati dai Comuni, dai Parchi, dalle Associazioni Ambientaliste e dai Comitati nel contraddittorio svolto presso la Regione Lombardia lo scorso 18 settembre alla presenza della Commissione VIA.

In tale contesto, Legambiente aveva approfondito alcuni aspetti inerenti l'attuazione delle misure previste dal D.P.C.M. del 13 dicembre 1999, il quale, nella sua parte conclusiva, sanciva:

"Ogni ulteriore decisione sarà subordinata ad una verifica delle misure adottate."

Rimarcando che l'esposto di Legambiente, per brevità di tempi e per specificità della materia aeronautica trattata nei punti A, B e C, si focalizzava unicamente sulla mancata applicazione delle prescrizioni al punto D, tale esposto sollevava dubbi sulla correttezza legale/amministrativa dell'avvio della procedura di VIA relativa alla terza pista di Malpensa, autorizzata dal Ministero dell'Ambiente semplicemente sulla base di una mera autodichiarazione presentata da SEA. L'esposto di Legambiente dimostra che i dichiarati adempimenti previsti dal Decreto D'Alema non erano suffragati da prove concrete e verifiche dirette sul campo. Dunque è mancata la preliminare, necessaria e puntuale ricognizione da parte del Ministero stesso, da effettuarsi alla luce degli obiettivi ambientali previsti dal D.P.C.M.

Una svista da parte degli uffici ministeriali preposti? Può darsi. In ogni caso Legambiente chiedeva e chiede piena coerenza giuridica ed amministrativa sul caso Malpensa.

Entrando nel merito dei CHIARIMENTI presentati il 5 dicembre 2012, alleghiamo alla presente comunicazione quanto esposto da noi nel contraddittorio, con la precisa richiesta ai Vostri Uffici, di voler effettuare una lettura comparata con le pagine 9, 10, 11, 12 e inizio 13 della **Relazione Generale** di SEA. Potrà essere palese il quadro delle omissioni di responsabilità, in via preliminare e prioritaria, che coinvolgono il Ministero stesso.

Si potrà altresì constatare che i **CHIARIMENTI non forniscono alcun chiarimento aggiuntivo** sui temi di salute, aria, studi Parco, oppure comprovano le contestazioni di Legambiente, come viene di seguito dimostrato.

IL PIANO DEL VERDE SEA

A pag. 11 leggiamo:

Nello specifico la collaborazione tra SEA ed ERSAF oltre alla Redazione del Piano del Verde ha portato ad un programma operativo che si è sviluppato in ulteriori due fasi:

1. Realizzazione di un'indagine sul deperimento dell'ambiente forestale e di una ricerca per la selezione di materiale vegetale di propagazione di origine locale da impiegare negli interventi di mitigazione e valorizzazione ambientale (autunno 1996);
2. Attuazione operativa del Piano del Verde esplicatasi tramite la realizzazione di interventi di riassetto paesaggistico del sedime aeroportuale (aree ricomprese tra il perimetro del sedime di competenza dell'aeroporto e la recinzione che delimita le piste) nel suo complesso (9 progetti esecutivi realizzati tra l'autunno 1996 e il 2000);

Dunque anche SEA riconosce che il Piano del Verde consiste nella **redazione** del Piano stesso, non nella sua realizzazione, fatto salvo qualche intervento all'interno del sedime o sulla sua fascia perimetrale. Si tratta di piccoli interventi senza efficacia ecologica, che non possono essere considerati strumenti utili all'assorbimento dell'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dagli aerei e dalla mobilità di accesso a Malpensa.

E' quanto Legambiente ha ripetutamente segnalato e osservato: il tanto decantato Piano del Verde SEA consiste in uno scritto, non in un'azione concreta.

Cogliamo l'occasione per chiarire come, nel caso di Malpensa, le compensazioni sono di due tipi.

1. Ci sono gli oneri di legge dovuti per il taglio del bosco in area Parco Ticino (DGR del 21 sett. 2005 n.8/675), dovuti come di norma da tutti i cittadini. Tali compensazioni sono state utilizzate per migliorie forestali, in zone del parco molto lontane. Non mitigano l'impatto di Malpensa.
2. Poi ci sono le compensazioni per la mitigazione ambientale dell'aeroporto, indispensabili in area, da realizzarsi ai sensi del Decreto D'Alema e della Legge regionale del Piano d'Area. Queste sono mancate.

L'OSSERVATORIO AMBIENTALE

Premesso che, come già accennato, nel contraddittorio Legambiente focalizzava l'interesse solo sugli adempimenti al punto D, omettendo di trattare i punti A, B, e C (alcuni dei quali a pag. 13 dei CHIARIMENTI sono impropriamente inseriti al D), su di una sola questione SEA effettivamente rilancia la discussione: l'Osservatorio Ambientale a cui era stato demandato il compito di verificare l'applicazione del Decreto stesso.

Approfittando del fatto che il termine "osservatorio ambientale" è ampiamente usato in svariati contesti e con oggetto diverso, SEA fornisce alcune precisazioni, le quali però attestano in modo chiarissimo che l'Osservatorio rispondente alle indicazioni del Decreto D'Alema, non è mai stato istituito.

Possiamo quindi dedurre, in modo certo e provato, che manca il presupposto fondamentale su cui avrebbe dovuto essere fondata l'eventualità di avviare la procedura di VIA per la terza pista di Malpensa.

Tre sono le giustificazioni presentate da SEA.

I. L'OSSERVATORIO AMBIENTALE DELLA PROVINCIA DI VARESE

A pag. 15 della Relazione generale si legge:

Il primo atto in tal senso è stato già stipulato nel dicembre 1997, presso la Provincia di Varese, attraverso un apposito "Protocollo d'Intesa", che istituì un "Osservatorio Ambientale Malpensa 2000", e quindi già attivo ed operativo alla data del DPCM 13/12/1999.

Vogliamo ora segnalare che:

1. L' Osservatorio istituito nel 97 presso la Provincia di Varese aveva compiti solo molto parzialmente corrispondenti al Decreto d'Alema, in particolare nessun compito concernente la verifica ed il controllo dello stato d'attuazione delle varie prescrizioni.
2. L'Osservatorio della Provincia di Varese aveva competenza limitata ad una sola provincia, mentre l'impatto ambientale provocato da Malpensa incide su tre provincie in due regioni.
3. La Provincia di Varese è un'area geografica a forte presenza leghista. Come è noto, per la Lega Lombarda l'aeroporto di Malpensa ha rappresentato l'espressione di un grande sogno di grandezza e di trionfalismo. Difficilmente gli organi politici provinciali avrebbero potuto concepire lo sviluppo dell'aeroporto in una dimensione contenuta e sostenibile.
4. Se l'Osservatorio Provinciale avesse affrontato ed esaminato i problemi ambientali e territoriali generati dall'aeroporto nell'area sud della provincia, il PGTP li avrebbe trattati. Invece questo strumento delega l'intera questione al Piano d'Area. Dunque la Provincia di Varese, alla resa dei conti della stesura del piano di governo territoriale, si chiama fuori dal contesto, rinunciando al proprio ruolo di Ente cui spettano oneri di coordinamento, garantendo credibilità e autorevolezza anche con il supporto degli organi tecnici locali.
5. L'opposizione "occupazione contro ambiente", con la schiacciante prevalenza del primo termine del binomio sul secondo, si è sbriciolata nell'ambito dell'indagine collegata al " Progetto Pilota Complessità Territoriali", la quale ha dimostrato che Malpensa 2000 non è stata percepita dalla popolazione come fattore di stimolo alla crescita economica e di traino al potenziamento delle opportunità occupazionali. L'indagine ha piuttosto evidenziato l'acrimonia di tanti attori locali della piccola industria e dell'artigianato, poiché, secondo loro, su Malpensa si erano concentrate e sprecate notevoli risorse finanziarie che, diversamente utilizzate, avrebbero potuto aiutare la ripresa economica.
6. L'Osservatorio Ambientale di Varese ha cessato la propria attività pochi anni dopo la sua istituzione. Persino il sistema di monitoraggio del rumore è passata presto dalle mani della Provincia alla SEA stessa, attribuendole, oltre al ruolo di controllato, anche quello di controllore.

II. VIENE CONFERMATO CHE L'OSSERVATORIO MINISTERIALE NON E' MAI STATO ISTITUITO

Al passaggio successivo i Chiarimenti entrano nel merito della mancata istituzione, presso il Ministero dell'Ambiente, di un Osservatorio Ambientale dedicato, attribuendo al Ministero stesso la responsabilità di non averlo avviato. A pag. 15 Infatti si legge:

Il secondo momento di attenzione rispetto a questo tema e di rilevanza in sede di ottemperanza alle indicazioni ricevute, è stata la comunicazione sopra richiamata della Direzione Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che in data 1° aprile 2004 (*nota prot. GAB/2004/3000/B05*) che specificava di aver in corso l'emanazione di un Decreto Ministeriale di Costituzione dell'Osservatorio stesso.

SEA non ha quindi ritenuto di dover intervenire ulteriormente ma ha partecipato di buon grado a qualsiasi azione utile per dar conto delle azioni utili per la diffusione delle informazioni inerente l'aeroporto di Malpensa.

Esprimiamo forti perplessità sulla buona fede di SEA. Specifichiamo: si è trattato di *diffusione di informazione disinformata*. Infatti era ben noto a SEA, ma è stato taciuto, di avere in corso una causa civile per i danni alla tenuta Quintavalle, causa in cui è stata soccombente e che ha determinato l'avvio della *procedura di infrazione* da parte della Commissione Europea per i danni al SIC Dosso di Maddalena.

III. UN FUTURO OSSERVATORIO MILANESE

Infine si annuncia un'ultima iniziativa:

E' in quest'ottica che si può leggere anche la recente istituzione, in data 7 giugno 2012, di un "Osservatorio Malpensa" che, sulla base delle richieste del territorio sul tema dello sviluppo aeroportuale e su iniziativa della Regione Lombardia e del Comune di Milano, ha lo scopo di avere un continuo e propositivo coordinamento sul tema dello sviluppo aeroportuale. Detto Osservatorio offre, tra l'altro, l'opportunità di conoscere le problematiche sotto i diversi aspetti, approfondisce e favorisce la ricerca di soluzioni che garantiscano uno sviluppo sostenibile tra territorio visto che l'aeroporto di Malpensa non è solo un'iniziativa della Regione Lombardia ma un'opportunità per il territorio.

Attraverso esperti esterni l'Osservatorio svilupperà...

Come si può constatare dall'utilizzo del tempo futuro, siamo ben lontani dall'aver a disposizione, oggi, uno strumento istituzionale efficace che consenta di accertare la situazione ambientale sotto i suoi diversi aspetti, con un'impostazione tale da garantire una corretta valutazione degli impatti cumulativi.

Infatti, nell'arco di questi sei mesi, l'osservatorio non ha neppure effettuato una ricognizione degli studi ambientali su Malpensa già esistenti.

CONCLUSIONI

L'indirizzo adottato da ENAC e SEA nei CHIARIMENTI, riguardante i dubbi sollevati da Legambiente sull'applicazione del Decreto D'Alema, è chiaro: non vi è alcuna efficacia nel dimostrare l'applicazione del disposto legislativo. Ma sappiamo che, per queste organizzazioni, a monte c'è un problema: non è nella cultura dei proponenti ammettere un ripensamento o un'alternativa all'unico scopo, ovvero giustificare la scelta iniziale.

Al contrario riteniamo che agli Uffici Ministeriali in indirizzo ed in particolare alla Commissione VIA non sfugga la delicatezza delle questioni trattate, che possono facilmente essere impugnate per un ricorso legale.

La cronistoria infatti ci permette di capire che le decisioni relative all'avvio della procedura di VIA per il Master Plan di Malpensa sono state prese in modo superficiale. Legambiente dunque chiede agli Uffici Ministeriali una revisione dell'assenso a suo tempo espresso, negando ora l'autorizzazione alla realizzazione delle opere proposte.

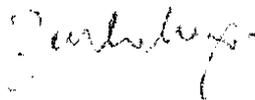
Concludiamo rinviandoVi per maggior chiarimenti alle precedenti nostre osservazioni.

Vi ringraziamo per l'attenzione e rimanendo in attesa di una Vostra risposta, porgiamo i più cordiali saluti.

Per **LEGAMBIENTE**

Raffaella Filippini


Emilio Magni



Allegati:

1. Intervento di Legambiente al contraddittorio del 18 settembre 2012
2. Critica di Legambiente alle giustificazioni verbali fornite da SEA nel contraddittorio, inviata alla Commissione VIA, datata 1 ottobre
3. Pagine estratte dai CHIARIMENTI SEA aventi per oggetto l'attuazione delle disposizioni al punto D del D.P.C.M. 13/12/99
4. Pagine estratte dai CHIARIMENTI SEA aventi per oggetto l'Osservatorio Ambientale

LEGAMBIENTE

Circolo "Ercole Ferrario"

c/o Studio Emilio Magni via Magenta 12 21013 Gallarate

gallarate@legambiente.org



LEGAMBIENTE

INTERVENTO DI LEGAMBIENTE AL CONTRADDITTORIO DEL 18 SETTEMBRE 2012

CRITICA AL RISCONTRO TRA LE DISPOSIZIONI DEL DPCM DEL 13.12.99

E LE AZIONI SVOLTE,

CONTENUTO NEL SIA E NELLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE

E DEFINITO DA SEA PUNTUALE

Sia nello studio d'impatto ambientale che nelle integrazioni volontarie, viene data rilevanza primaria alla verifica degli adempimenti prescritti dal DPCM del 13 dicembre 99. Infatti il Decreto stabiliva: **"Ogni ulteriore decisione sarà subordinata ad una verifica delle misure adottate."**

Per chi non lo ricordasse, ecco un brevissimo richiamo.

Il Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali, il 25 novembre 99, aveva sancito il parere di compatibilità ambientale negativo per l'incremento del numero dei voli a Malpensa, ovvero il passaggio da un busy day di 804 a 944 movimenti aerei giornalieri. Superando la bocciatura, l'allora Presidente del Consiglio D'Alema autorizzava comunque l'aumento dei voli, prescrivendo però una serie di azioni, a contenimento e monitoraggio dell'impatto ambientale, riportate nei punti A,B,C,D dell'Allegato al Decreto, da attuarsi perentoriamente e con cura, o almeno così si sarebbe dovuto ritenere.

Tuttavia, già il 3 marzo 2000, dopo appena poco più di due mesi, compresi i tempi di pubblicazione, di attuazione, di verifica e comprese anche le festività natalizie, l'allora Ministro dei Trasporti Bersani, con una laconica frase nell'omonimo decreto, recitava: "Sono stati verificati positivamente gli adempimenti di cui ai punti A, B e C".

Sarebbe interessante leggere i verbali di verifica, molto ci sarebbe da dire degli adempimenti ai punti A, B e C, ma ci interessa ora sollevare dei dubbi sull'attuazione delle prescrizioni al punto D.

Ricordiamoli sinteticamente: monitoraggi relativi ad aria, acqua, salute pubblica, danno forestale e realizzazione di una fascia forestale. Né presso il Ministero, né in altra sede, esiste, a nostra conoscenza, una ricognizione oggettiva dell'effettiva attuazione delle azioni prescritte, fatto salvo quanto riportato dalla stessa SEA, nel SIA e nelle Integrazioni Volontarie.

La nostra prima richiesta ai Commissari è di verificare l'attuazione del Decreto del Presidente del Consiglio emesso per superare lo stop al potenziamento dell'attività aeroportuale. Pertanto **un Decreto del Ministero dell'Ambiente che nega l'aumento dei voli è già presente nell'assetto legislativo italiano**. Un decreto ad oggi non abrogato; scavalcato, messo in stand by, questo sì, ma mai abrogato. Del resto, alle luce degli studi e dei monitoraggi compiuti nei 12 anni successivi all'apertura di Malpensa 2000 e vista la recente messa in mora per i danni al SIC Dosso di Maddalena, nessuno potrà mai sostenere che il "giudizio di compatibilità ambientale negativo sull'ulteriore incremento dei voli all'aeroporto di Malpensa" nel 99 venne espresso senza giusta motivazione.

Torniamo alle disposizioni del DPCM del 13.12.99

Ovviamente oggi, per ragioni di tempo, possiamo solo accennare a qualche aspetto, ma rimane la nostra disponibilità per ulteriori e completi approfondimenti, anche presso la sede del Ministero stesso.

Per quanto riguarda l'aria, il documento SEA si limita ad elencare gli studi compiuti dal Parco Ticino, con finanziamenti regionali, nel periodo 2000 - 2003, lasciando tacitamente intendere che essi si siano conclusi con un pronunciamento positivo in favore dell'impatto ambientale di Malpensa. Eppure, sebbene precoci negli anni, molti di questi studi già comprovano i danni di Malpensa sull'ecosistema, su flora e su fauna (Nota 1).

Gli estensori del SIA sono a conoscenza delle conclusioni degli studi effettuati dal Parco?

Per quanto riguarda la salute pubblica, SEA riporta: "L'ASL della Provincia di Varese ha effettuato un'indagine epidemiologica, dai dati rilevati si è verificato che l'attività di Malpensa non ha prodotto situazioni critiche". Quale indagine?

Quanto affermato non corrisponde al vero. Il riferimento è la Salus Domestica, un'indagine a campione svolta nell'anno 2000, con focus su una fascia di popolazione femminile, adulta e sana. Le conclusioni dello studio avevano dimostrato che le donne residenti nella prima fascia aeroportuale soffrono, in modo statisticamente significativo, di una serie di disturbi afferenti alla sfera relazionale e psicologica-tutt'altro che irrilevanti e poi: patologie allergiche, stato d'ansia con frequente uso di ansiolitici, insonnia, sonno insoddisfatto, mal di testa, problemi alle vie

respiratorie. Eppure l'indagine non includeva la popolazione debole, cioè i soggetti più esposti ai fattori di rischio ambientale.

La Salus Domestica costituisce una perfetta rappresentazione del danno alla salute, attenendosi al concetto di salute così come inteso dall'OMS, ovvero **non semplice assenza di malattia, ma stato di completo benessere psico-fisico**, perché è proprio il benessere psicofisico che consente all'organismo umano di superare momenti di particolare criticità, depressione o debolezza organica. Quelle criticità che aprono la porta alle malattie, perché l'organismo umano, privo di vigore, non dispone dell'energia psico-fisica necessaria al superamento di determinate criticità (Nota 2).

Certo l'ASL concludeva questo studio esprimendo dubbi sulla sincerità delle donne che riferivano disturbi alle vie respiratorie. Ma, a distanza di dodici anni, la verità è venuta a galla, senza ombra di dubbio. Dai monitoraggi della stessa ASL emerge che le morti per malattie respiratorie nei comuni del CUV sono effettivamente aumentate, con un incremento del 54,1%, mentre nel resto della provincia di Varese si registra un incremento del solo 14%.

Fortunatamente per la salute della popolazione, l'attività di Malpensa ha avuto fasi molto alterne, con forti tracolli e periodi di relativa calma. Se così non fosse stato, nei comuni del CUV, nei nostri piccoli comuni, inseriti in un parco naturale e tutti dotati di ampie zone boscate, l'impennata delle malattie respiratorie sarebbe stata vertiginosa, con tassi di gravità ben superiori ai comuni ad elevata antropizzazione, presenti anche in provincia di Varese, ma facenti parte della grande conurbazione dell'hinterland milanese.

Comunque, alla Salus Domestica è seguito lo Hyena, lo studio voluto dalla Commissione Europea, il quale ha accertato il legame tra rumore e ipertensione, in particolare il rumore notturno. E' stato dimostrato che un incremento del rumore di 10 decibel comporta una crescita del rischio di ipertensione del 14%. Riusciamo a immaginare cosa può avvenire nel silenzio della notte quando per il sorvolo di un aereo, di solito un pesante cargo, i decibel salgono all'improvviso anche di 100?

Dunque, perché nelle Integrazioni Volontarie, anno 2012, viene ancora sostenuto che l'attività di Malpensa non ha prodotto situazioni critiche per la salute della popolazione?

Ora qualche rapido accenno alla mancata realizzazione della fascia forestale di protezione. Si parla proprio di **realizzazione**, non di miglioramento forestale o paesaggistico dei boschi già esistenti presso l'aeroporto, non di piantumazioni in provincia di Pavia con i soldi degli oneri del taglio del bosco.

Si tratta di realizzare un cordone sanitario (Nota 3) in grado di assorbire gli inquinanti, un anello di verde che separi la grande conurbazione, la cosiddetta città infinita, dall'aeroporto e in qualche modo ne contenga le polveri, il rumore, i danni.

Questi spazi di verde sono per noi come gli anticorpi che cercano di contenere il tumore: ma occorre fare attenzione alle metastasi che sfuggono! (E quante metastasi sfuggiranno con la terza pista? Basti pensare che la terza pista sposta i decolli almeno due chilometri a sud, con un enorme consumo aggiuntivo di carburante, consumo che già nella situazione di traffico attuale sarebbe nell'ordine di 35 tonnellate al giorno – fonte compagnie aeree Nota 4)

Certo si potrebbe obiettare che intorno all'aeroporto non esistono aree disponibili all'insediamento di nuovi boschi. Invece non è così. Infatti le abitazioni della popolazione delocalizzata costituiscono un'ampia area nelle vicinanze dell'aeroporto, nei comuni di Lonate, Ferno e Somma. Sono case sottoposte a un progressivo e preoccupante degrado, meglio trasformarle in bosco. Ma a carico di chi? Ancora delle tasse degli italiani? Quanti soldi è già costata Malpensa al sistema contributivo nazionale?

E poi il paradosso: a sud dell'aeroporto, l'area naturale a bosco, destinata alla mitigazione ambientale secondo la Legge Regionale del Piano d'Area di Malpensa, dovrebbe essere soppressa per realizzare la terza pista e l'area logistica - industriale.

Si veda in allegato la mappa contenente la sovrapposizione delle due aree. (Nota 5)

E infine un breve accenno all'istituzione di un osservatorio ambientale permanente cui demandare il compito di effettuare le attività previste dal Decreto D'Alema, un osservatorio mai istituito. E' quindi da rivedere l'espressione usata da SEA "In attesa di eventuale ricostituzione", accennando peraltro ad un osservatorio tra Amministrazioni interessate. Quali Amministrazioni? Quelle per cui l'interesse prioritario è la crescita illimitata dell'aeroporto? Per queste Amministrazioni sono sufficienti accordi politici, se ne guardano bene dal compiere puntuali verifiche a carattere ambientale.

Se un osservatorio ambientale permanente, ai sensi del DPCM del 13.12.99, fosse stato istituito esisterebbero quantomeno i nominativi degli addetti, i verbali delle riunioni svolte. Dove sono? Mostrateli.

Certamente ai Commissari non sono sfuggiti gli aspetti legali e giuridici della mancata applicazione del Decreto D'Alema. Come accennato in precedenza, rimaniamo a disposizione per un approfondimento sui diversi passaggi oggi ignorati.

Raffaella Filippini, Circolo "Ercole Ferrario" di Gallarate gallarate@legambiente.org

Damiano Di Simone, Presidente di Legambiente Lombardia, presidente@legambiente.org

Nota 1 Citiamo solo alcuni risultati dei primissimi studi

IL BIOMONITORAGGIO CON I LICHENI

Questi organismi sono bioindicatori ideali in quanto assimilano gli inquinamento nel corso del tempo e li accumulano.

Nel parco del Ticino abbiamo 127 licheni diversi, alcune specie sono più sensibili di altre ai diversi inquinanti e quindi danno informazioni diverse. Abbiamo analizzato i licheni gruppo per gruppo così abbiamo rilevato sul nostro territorio una condizione complessiva di inquinamento medio alto tendente all'alto. Le conclusioni sono evidenti, vi è una forte alterazione del metabolismo dei licheni dato dalla cattiva - pessima qualità dell'aria.

TELERILEVAMENTO

Un altro strumento per la valutazione della qualità dell'aria è una tecnica detta di telerilevamento all'Infrarosso Falso Colore. Questo strumento ha consentito di realizzare la mappa del danno fogliare subito dagli alberi, individuando le classi di danno. Lo studio evidenzia il danno al fogliame nell'area dei decolli, riscontrato soprattutto nella fascia collinare a pochi km. a nord di Malpensa. Come è noto i gas di scarico degli aerei in fase di decollo non salgono ad alta quota, ma rimangono negli strati bassi dell'atmosfera, si depositano al suolo o si muovono fino a quando non incontrano una barriera, nel nostro caso le prime colline moreniche a nord dell'aeroporto.

INQUINAMENTO LUMINOSO

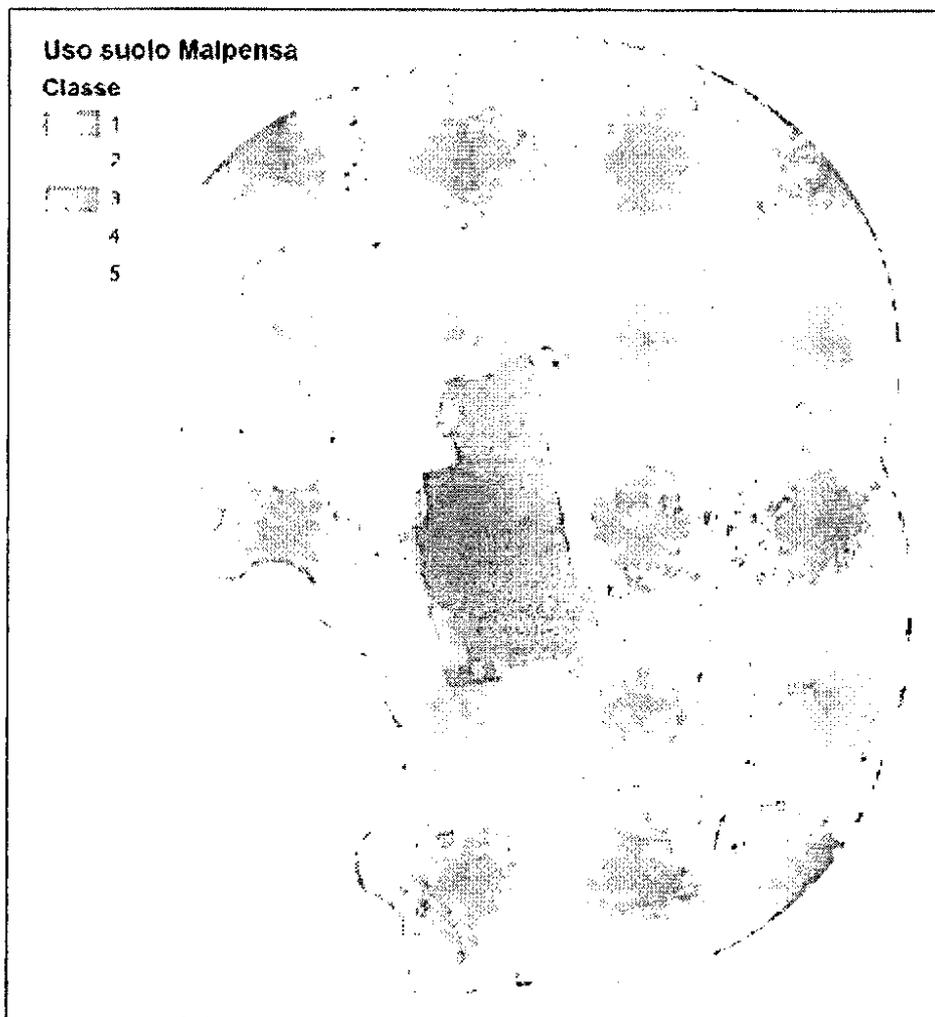
Un altro studio riguarda **gli uccelli**. Si prevedeva, prima dell'avvio di Malpensa, solo una discreta influenza dell'aeroporto, essenzialmente dovuta al rumore e all'ingombro causato dalle rotte usate dagli aerei. Ma la Valle del Ticino è la via naturale attraverso cui milioni di uccelli migratori passano dal Mediterraneo al Nord Europa. Ogni anno qualcosa come 120 o 140 milioni di uccelli migratori vi passano e ripassano per raggiungere le loro destinazioni. E' stato scoperto che l'aeroporto fa da "sole nascente", una sorta di alba perenne che influenza tragicamente l'orientamento notturno dei migratori. Abbagliati dall'illuminazione artificiale, gli uccelli si disorientano, si posano a terra e spesso muoiono. Il corridoio "buio", utile alle migrazioni, che collega le Alpi al mare è stato pesantemente alterato. Spesso i tempi per il riorientamento comportano l'esaurimento delle riserve adipose, che consentono il raggiungimento delle aree di destinazione, quindi l'impatto nefasto di Malpensa

Nota 2 La maggiore richiesta di ospedalizzazione nei comuni del CUV rispetto al resto della provincia (dato ASL) potrebbe essere messa in relazione alla perdita di benessere psicofisico della popolazione.

Nota 3 Il primo nostro progetto: l'impegno per mantenere e salvaguardare la naturalità dell'area intorno a Malpensa, cordone sanitario per l'uomo, ma anche "rete ecologica" con i suoi "corridoi ecologici" dove animali, vegetali, semi, spore potranno continuare a vivere.

Guardiamo la mappa dell'area, vediamo innanzitutto "la grande conurbazione" un unico grande agglomerato urbano che circonda da nord a est l'aeroporto. Sono le città di Busto e Gallarate, i vari paesi, fra cui Arsago e Somma. Un anello di verde separa questa unica grande città dall'aeroporto e in qualche modo ne contiene le polveri, il rumore, i danni.

Questi piccoli preziosissimi spazi di verde sono per noi come gli anticorpi che cercano di contenere il tumore: ma occorre fare attenzione alle metastasi che sfuggono.



Aeroporto	Area aeroporto	Area buffer	Classe I 2007	Classe I 2007	Residenziale 2007	Residenziale 2007
MALPENSA	1015,87	13207,29	6459,85	41,94%	2592,16	19,63%
LINATE	300,50	13642,85	8024,28	59,25%	2042,35	19,51%
ORIO AL SERIO	289,34	12197,45	6340,22	51,99%	3012,44	24,70%
MONTICHIARI	204,71	12463,54	3530,24	29,40%	1027,49	8,24%

Dati in ettari

Nota 4

Maggiori consumi di carburante – maggiori emissioni per le manovre a terra connesse con l'utilizzo della 3a pista

3a pista impiegata in decollo per il 40% delle partenze

2011: 95.500 decolli (esclusi 747-757-767-777-MD11 più gli A340 -A380 e gli aerei Full Cargo, inidonei alla 3a pista)

decolli ipotetici dalla 3a pista: 38.000 movimenti/anno 2011

consumi a terra attuali per manovre di attestamento alla pista di decollo (3000 m di manovra, fonte: compagnie aeree): **250-300 kg/aeromobile.**

Consumi complessivi: ca. **11.500 tonnellate/anno 2011**

consumi a terra degli stessi voli instradati sulla 3a pista (6000 m complessivi, fonte: compagnie aeree): **500-600 kg/aeromobile.** Consumi complessivi: **23.000 tonnellate /anno 2011**

ovvero: un consumo supplementare (e conseguenti emissioni sviluppate a terra) per 200 barili cherosene

bruciati ogni giorno (32 tonnellate/giorno) Maggiori consumi di carburante – maggiori emissioni per le

manovre a terra connesse con l'utilizzo della 3a pista

3a pista impiegata in decollo per il 40% delle partenze

2011: 95.500 decolli (esclusi 747-757-767-777-MD11 più gli A340 -A380 e gli aerei Full Cargo, inidonei alla 3a pista)

decolli ipotetici dalla 3a pista: 38.000 movimenti/anno 2011

consumi a terra attuali per manovre di attestamento alla pista di decollo (3000 m di manovra, fonte: compagnie aeree): **250-300 kg/aeromobile.**

Consumi complessivi: ca. **11.500 tonnellate/anno 2011**

consumi a terra degli stessi voli instradati sulla 3a pista (6000 m complessivi, fonte: compagnie aeree): **500-600 kg/aeromobile.** Consumi complessivi: **23.000 tonnellate /anno 2011**

ovvero: un consumo supplementare (e conseguenti emissioni sviluppate a terra) per 200 barili cherosene

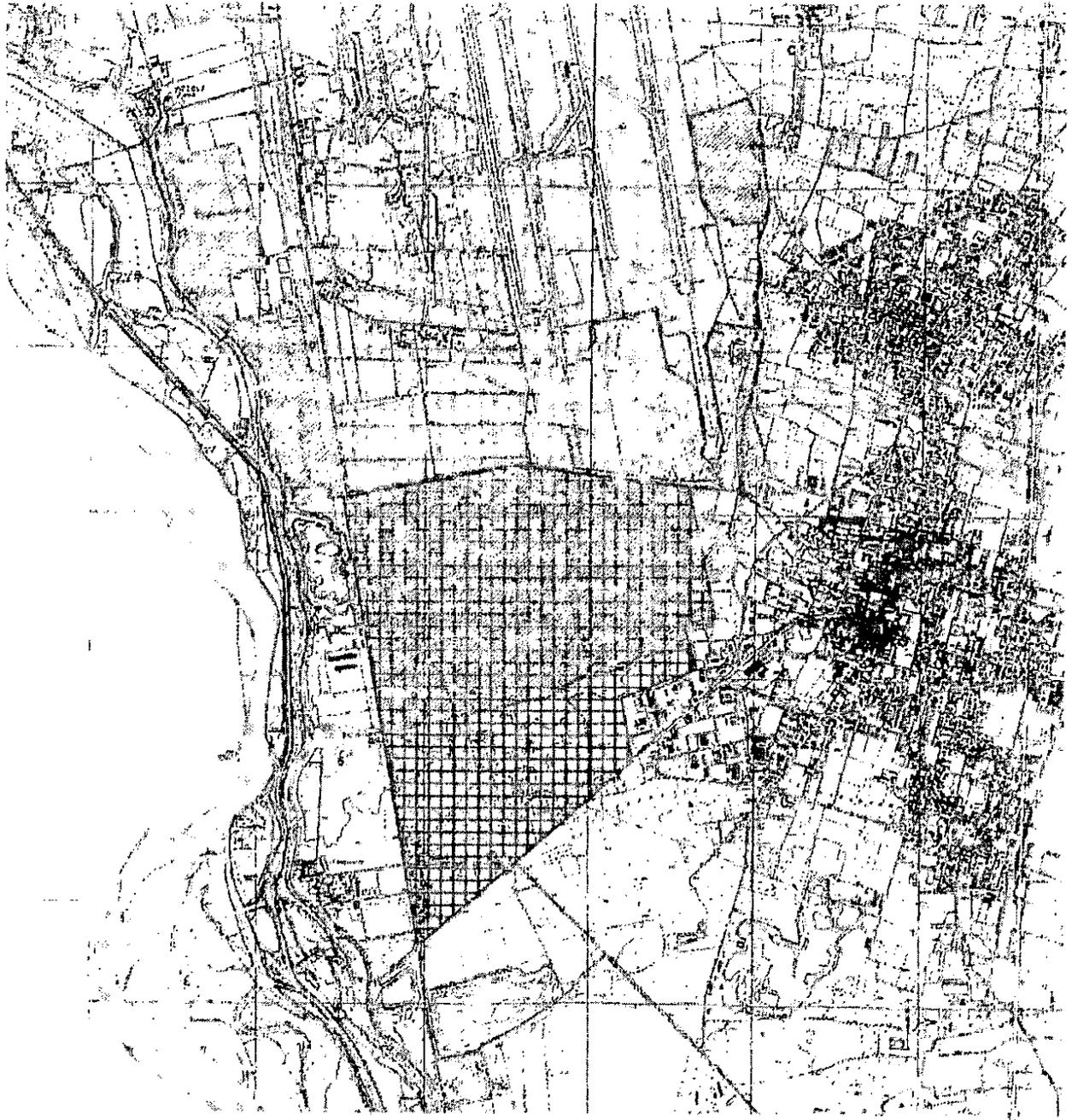
bruciati ogni giorno (32 tonnellate/giorno)

Nota 5

Nella pagina seguente viene presentata la planimetria (parziale) che individua con il colore verde le aree di mitigazione ambientale, oggi a bosco, a sud dell'aeroporto (fonte: Legge regionale del Piano d'Area di Malpensa, in data 10 aprile 2009).

Il reticolo rosso rappresenta le aree di espansione territoriale, così come previsto dal Master Plan.

Come si vede le aree coincidono.



18/09/2012

Geology Dept-

Malik Khan

**LEGAMBIENTE**

Con questa comunicazione LEGAMBIENTE ritorna sul tema trattato nel contraddittorio dello scorso 18 settembre ad oggetto:

CRITICA AL RISCONTRO**TRA LE DISPOSIZIONI DEL DPCM DEL 13.12.99 E LE AZIONI SVOLTE, CONTENUTO
NEL SIA E NELLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE E DEFINITO DA SEA PUNTUALE**

con il duplice obiettivo di

1. osservare che SEA, nella persona del dott. Barlocco, non ha fornito precisazioni concernenti gli adempimenti prescritti al punto D dell'Allegato A al Decreto, ammettendo carenze nella realizzazione del Piano del Verde;
2. rimarcare alla Commissione VIA e al Direttore Grillo e quanto siano effimeri, nel caso di Malpensa, gli strumenti prescrittivi e persino eludibili le misure mitigative/compensative previste dalla legge, nel caso specifico, la Legge Regionale n.10 del 12 aprile 1999.

Nel nostro intervento, si evidenziava la necessità di aprire una fase di verifica sull'effettiva applicazione delle disposizioni legislative emanate per Malpensa 2000 durante l'anno 1999, un'azione solo apparentemente farraginoso, essendo preliminare all'avvio di un corretto processo autorizzativo del Master Plan.

La nostra associazione, pur riconoscendo agli organi ministeriali, con fiducia, la più ampia discrezionalità amministrativa, segnala ancora una volta che nessun atto legislativo, nessun documento emesso da un Ente di controllo imparziale, nessun tavolo ministeriale hanno fino ad oggi verificato l'attuazione delle prescrizioni al punto D, fatto salvo quanto riportato da SEA con caratteristica di autoreferenzialità.

Richiamando integralmente quanto esposto nel contraddittorio e in particolare che:

- i contenuti e le conclusioni degli studi svolti dal Parco Ticino meritano un controllo da parte della Commissione, possibilmente in collaborazione con il Parco Ticino e/o con il Direttore pro tempore (2000-2003);

- l'unico studio epidemiologico promosso e condotto dall'ASL della Provincia di Varese, la Salus Domestica, non afferma che *l'attività di Malpensa non ha prodotto situazioni critiche*;
- l'esigenza di approfondimenti in materia di salute pubblica e di potenziamento del sistema di monitoraggio dei dati sanitari è motivata e ben espressa nel documento ad oggetto: *"SIA del nuovo Master Plan di Malpensa – osservazioni"*, in data 30/09/2011, nel quale la stessa ASL della Provincia di Varese richiede l'esecuzione di una V.I.S. prima della conclusione del processo decisionale;
- la realizzazione di interventi forestali, con funzione di cordone sanitario, va verificata all'oggettività;
- l'Osservatorio ambientale con finalità di controllo delle azioni prescritte dal DPCM del 13.12.99 (intero Allegato A, punti A,B, C e D), necessariamente sopraprovinciale e sopraregionale, non risulta essere stato istituito;
- l'ampliamento del sedime aeroportuale è in netto contrasto con le disposizioni della Legge regionale del Piano d'Area della Regione Lombardia.

Alla luce di quanto esposto, si chiede:

**UN'ULTERIORE AZIONE DI CONTROLLO DA PARTE DELLA COMMISSIONE VIA
SUGLI ASPETTI QUI TRATTATI
E PIU' IN GENERALE SULL'INTERO COMPARTO DI CONTABILITA' AMBIENTALE,
LA QUALE RIVESTE PROFILO DI BASSA ATTENDIBILITA'**

Ausplicando un positivo accoglimento della presente istanza, si porgono cordiali saluti.

Milano, 1 ottobre 2012

Per LEGAMBIENTE

Raffaella Filippini - *Enrica Magagnoli*

Prof. ...
Zenobio ...

Testo redatto presso il Circolo incaricato per Malpensa: gallarate@legambiente.org



alla difficile situazione economica, rendono oggi difficoltosa la valorizzazione di dette aree.

Peraltro detti immobili sono oggetto di numerosi e ripetuti atti vandalici, furti, occupazioni abusive determinando di fatto una situazione di grave degrado urbano e sociale con i conseguenti problemi di sicurezza locale.

Ciò ha reso necessaria l'individuazione di una soluzione che consenta il superamento di tale situazione senza gravare sulle finanze pubbliche.

Tale soluzione comporta la demolizione degli edifici al fine di facilitare la futura valorizzazione delle aree.

Il costo di tali demolizioni è stimato in complessivi 12.000.000,00€.

Per far questo è in corso di approvazione, da parte dei diversi Consigli Comunali, un "Protocollo d'Intesa tra la Regione Lombardia, i Comuni interessati e SEA" affinché SEA, all'interno delle risorse finanziarie finalizzate agli interventi di mitigazione e compensazione ambientale del Nuovo Master Plan, si faccia carico dei suddetti costi di demolizioni.

ALLEGATO 3

D. Interventi di medio termine

- **Per quanto riguarda l'aria: una campagna di monitoraggio (della durata di un anno a partire da gennaio 2000);**

La Regione Lombardia ha sottoscritto 4 convenzioni con il Parco del Ticino per complessivi 1,5 milioni di euro finalizzati alle seguenti attività:

- Monitoraggio della componente "ecosistemi" dell' intorno di Malpensa
- Mappa della qualità dell'aria ottenuta attraverso il biomonitoraggio con licheni
- Valutazione della qualità dell'aria attraverso l'uso di campionatori puntiformi passivi e prima valutazione dello stato di salute degli ecosistemi forestali
- Monitoraggio delle componenti migratorie e degli elementi di disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale
- Danno fogliare: monitoraggio dello stato di salute della vegetazione mediante tecniche di telerilevamento da aereo e successiva fotointerpretazione
- Analisi dello stato di salute degli animali domestici
- Monitoraggio delle componenti faunistiche dell' intorno aeroportuale
- Valutazione della qualità dell'aria, delle acque e dello stato di salute degli ecosistemi forestali
- Monitoraggio delle componenti faunistiche migratorie e stanziali e degli elementi di



- disturbo causati alle stesse dalla presenza aeroportuale
 - Analisi ed elaborazione di progetti di valorizzazione degli elementi di fruizione sociale dell'area di Malpensa (riserve naturali, aree forestali, monumenti naturali, piste ciclabili, etc.)
 - Proseguimento dell'analisi dello stato di salute degli animali domestici
 - Approfondimento del monitoraggio delle componenti faunistiche e floristiche potenzialmente pericolose e dannose dell'intorno aeroportuale
 - Monitoraggio, progettazione e sperimentazione, ivi comprese le tecnologie di telerilevamento, sulla componente forestale dell'intorno di Malpensa ai fini della tutela e della valorizzazione del patrimonio boschivo
 - Monitoraggio, della componente "ecosistemi"
 - Studio e valutazione delle tecniche di riduzione dell'inquinamento luminoso prodotto dall'aeroporto di Malpensa e prosecuzione del monitoraggio delle componenti faunistiche del Parco
 - Interventi di valorizzazione e di riqualificazione ambientale e forestale ai fini della deframmentazione ecologica dell'area di Malpensa
-
- **Per quanto riguarda l'acqua: un aggiornamento del piano aeroportuale delle acque (della durata di sei mesi, gennaio —giugno 2000), la realizzazione di una rete di pozzi di controllo (durata dell'intervento: 1 anno) ed il monitoraggio sulla qualità delle acque;**
 - **Per quanto riguarda la salute pubblica: una indagine epidemiologica;**
 - **Per quanto riguarda il verde: la realizzazione di una fascia forestale di protezione (durata: 3 anni gennaio 2000/dicembre 2003) e il monitoraggio del danno forestale (durata: otto mesi**
-
- *Per quanto riguarda l'acqua:* SEA ha aggiornato il piano aeroportuale delle acque ed effettua monitoraggi costanti sulla qualità delle acque; i risultati hanno dimostrato il rispetto dei limiti di legge.
 - *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.
 - *Per quanto riguarda il verde:* l'ARPA Varese, la Provincia di Varese ed il Parco del Ticino hanno effettuato 2 campagne di monitoraggio per lo studio degli inquinanti aerodispersi sulla vegetazione (la prima nel 1995 e la seconda



aprile/dicembre 2000).

dopo l'apertura di Malpensa); i risultati del secondo studio non hanno evidenziato criticità derivanti dall'avvio delle attività di Malpensa.

SEA ha realizzato, con l'Azienda Regionale delle Foreste (Regione Lombardia), il Piano del Verde all'interno del sedime aeroportuale, realizzando interventi di piantumazione e realizzazione di colline antirumore inerite a protezione dei nuclei abitati limitrofi l'aeroporto.

Tali interventi hanno portato alla messa a dimora di oltre 56.000 alberi.

Attualmente collabora con la stessa Azienda Regionale delle Foreste per la manutenzione degli interventi di mitigazione ambientale e riqualificazione paesaggistica realizzati nell'Aeroporto di Malpensa in attuazione di tale Piano del Verde.

Nello specifico la collaborazione tra SEA ed ERSAF oltre alla Redazione del Piano del Verde ha portato ad un programma operativo che si è sviluppato in ulteriori due fasi:

1. Realizzazione di un'indagine sul deperimento dell'ambiente forestale e di una ricerca per la selezione di materiale vegetale di propagazione di origine locale da impiegare negli interventi di mitigazione e valorizzazione ambientale (autunno 1996);
2. Attuazione operativa del Piano del Verde esplicatasi tramite la realizzazione di interventi di riassetto paesaggistico del sedime aeroportuale (aree ricomprese tra il perimetro del sedime di competenza dell'aeroporto e la recinzione che delimita le piste) nel suo complesso (9 progetti esecutivi realizzati tra l'autunno 1996 e il 2000);

Le opere realizzate in attuazione del piano consistono in ~ 19,8ha di rimboschimento, ~32,71ha di miglioramento boschi, ~4,6ha di nuovi prati, ~4200 m di siepi e ~69% piante sviluppate per un totale di investimenti a carico SEA di oltre 960.000€.

La Regione Lombardia ha affidato, nel 2001, all'Azienda Regionale delle Foreste (ora ERSAF) un incarico per la redazione di un piano operativo finalizzato alla riqualificazione delle aree agroforestali adiacenti all'aeroporto.

Sulla base di tale piano è stato individuato un progetto pilota da realizzare in attuazione del Piano del Verde previsto dal Piano d'Area Malpensa.

Il costo complessivo di realizzazione dell'intervento è pari a complessivi Euro 400.000,00.



L'intervento ha permesso il recupero e miglioramento di circa 60 ettari di bosco in fregio alla s.s. 336 adiacenti all'abitato di Cardano al Campo.

Oltre a tali lavori, si prevede la realizzazione e la sistemazione di circa 10.000 metri di piste e sentieri in terra battuta.

I lavori saranno completati da opere di segnaletica ed informazione, oltre ad attività divulgative e formative.

Nello specifico le attività riguardano:

- Interventi di recupero forestale per un totale di 60 ettari;
- Sistemazione di siepi e filari per un totale di 10.000 metri;
- Manutenzione piste e sentieri per un totale di 10.000 metri;
- Animazione presso aziende agricole;
- Segnaletica e informazione;
- Progettazione esecutiva, direzione lavori e organizzazione

Relativamente a questo specifico punto lo stesso Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, con nota prot. DSA-2006-0015266 del 05/06/2006 ha già verificato ed attestato l'ottemperanza da parte di SEA.

Nell'ambito di tale accordo saranno altresì definite le modalità di controllo e vigilanza sulle azioni anzi illustrate comprese quelle di cui ai punti A, B e C,

Il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 3 marzo 2000 ha dato atto che il Consiglio dei Ministri nella seduta del 25 febbraio 2000 ha verificato positivamente gli adempimenti di cui ai punti A, B e C precedenti.

nonché l'istituzione di un osservatorio ambientale permanente cui demandare il compito di effettuare tali attività, nonché di provvedere alla:

Relativamente all'Osservatorio Ambientale si evidenzia che nel dicembre 1997, presso la Provincia di Varese, attraverso apposito "Protocollo d'Intesa", venne già istituito un "Osservatorio Ambientale Malpensa 2000". Pertanto già istituito ed operativo alla data del DPCM 13/12/1999.

Tale osservatorio aveva le seguenti finalità:

- a. Acquisire e far conoscere i dati e i valori assunti dai parametri e descrittori ambientali in relazione agli effetti (positivi o negativi) derivanti dall'esercizio dell'aeroporto di Malpensa;
- b. Censire e raccordare le attività di monitoraggio ambientale già svolte dai diversi soggetti ed Enti a ciò preposti dalla normativa vigente;
- c. Studiare l'applicazione delle normative, sia



- statali che regionali, in materia di protezione dell'ambiente e attinenti alle attività aeroportuali presso Malpensa;
- d. Censire ed analizzare le informazioni sulle esperienze già maturate, in primo luogo all'interno dell'Unione Europea, nel settore di controllo e della mitigazione degli impatti ambientali da attività aeroportuali.

La durata del protocollo era stabilita i 5 anni ed allo stesso partecipavano oltre alla Provincia di Varese la Regione Lombardia, il Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino, il Comitato di Coordinamento del C.U.V. in rappresentanza del Comuril e SEA.

Ricognizione degli aeromobili appartenenti al capitolo 3, secondo un criterio di performance acustica, sulla base del quale definire nell'immediato limiti specifici da rispettare durante le operazioni di decollo e, nel prossimo futuro, ulteriori misure di selezione del traffico;

Tutto il contesto vede uno scenario profondamente mutato per effetto del "de-hubbing Alitalia".

Attualmente su Malpensa sono operativi aeromobili appartenenti al "capitolo 3" ed anche al "capitolo 4" (certificazione che garantisce un livello di silenziosità di almeno un terzo maggiore rispetto al "capitolo 3"). Inoltre nel corso degli anni sono stati progressivamente ridotti i cosiddetti "velivoli marginalmente conformi" (secondo quanto previsto nel Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13); attualmente la presenza di "velivoli marginalmente conformi" nell'aeroporto di Malpensa è limitata a sporadici voli durante l'anno.

In seguito all'entrata in servizio dei nuovi aeromobili, che presenteranno livelli di silenziosità ancora maggiori rispetto al "capitolo 4", è prevista un'ulteriore ricognizione degli attuali velivoli appartenenti al "capitolo 3", affinché la Commissione Aeroportuale possa eventualmente stabilire delle limitazioni nelle operazioni di decollo.

Definizione in corrispondenza di ogni sensore installato nell'ambito della rete di monitoraggio di limiti massimi (espressi come LAFmax) calibrati sulle migliori performance acustiche ottenibili in relazione alle procedure di decollo seguite ed articolati in relazione alla classificazione di cui al punto precedente;

La Commissione Aeroportuale ha in corso tale definizione nell'ambito dei lavori di minimizzazione dell'impatto acustico nell'intorno aeroportuale.

Le attività della Commissione Aeroportuale, sospese in seguito al de-hubbing di Alitalia, sono riprese nel 2010 con l'approvazione di una sperimentazione.

Attualmente, preso atto dei molti elementi positivi riscontrati durante la sperimentazione, sussistono le condizioni per arrivare nel breve periodo all'approvazione della zonizzazione acustica e delle relative procedure antirumore, che prevedano anche la definizione, per ogni centralina della rete di monitoraggio e per le diverse tipologie di aeromobili, dei limiti massimi di rumore (rappresentati tramite

05/12/2012

Zuberskup - Malpensa



Pratiche autorizzative Novembre 2017

riferimento alla produzione di dati derivanti dagli esiti dei monitoraggi connessi alle ottemperanze rispetto al DPCM 13.12.199 ovvero a seguito di campagne specifiche da eseguirsi comunque prima dell'inizio dei lavori che potranno essere accompagnate e/o sostituite (se del caso) dalla produzione di modelli interpretativi delle condizioni idrogeologiche dell'area;

7. Per la verifica di ottemperanza dei punti da 1 a 6 dovrà essere istituito un apposito Osservatorio Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente.

Le risultanze del Parere della Commissione vennero comunicate a SEA direttamente dal Ministro dell'Ambiente con nota prot. GAB/2004/3000/B05 del 1 Aprile 2004 che, in merito all'Osservatorio Ambientale, specificava di aver in corso l'emanazione di uno specifico Decreto Ministeriale di Costituzione dello stesso.

SEA con nota n. 20925 del 17/5/2005, comunicava i propri adempimenti in ottemperanza alle prescrizioni ricevute. Successivamente, tale nota, a seguito di richiesta di ulteriori approfondimenti da parte del Ministero dell'Ambiente (cfr. nota n.33354 del 23/12/2005), veniva integrata con nota n. 14021 del 13 Marzo 2006, con la quale SEA presentava l'ulteriore documentazione.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, accertati gli adempimenti alle prescrizioni, con nota prot. DSA-2006-0015266 del 05 Giugno 2006 dava atto che *"La Commissione VIA ha ritenuto che le prescrizioni di cui alla nota GAB/2004/3000/B05 del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, in merito alla non assoggettabilità a VIA dell'Aeroporto di Malpensa sono state ottemperate."*

2.3 L'osservatorio Ambientale

Il tema è stato affrontato in più momenti nel corso dell'evoluzione della gestione dell'aeroporto di Malpensa.

Il primo atto in tal senso è stato già stipulato nel dicembre 1997, presso la Provincia di Varese, attraverso un apposito "Protocollo d'Intesa", che istituì un "Osservatorio Ambientale Malpensa 2000", e quindi già attivo ed operativo alla data del DPCM 13/12/1999.

Il secondo momento di attenzione rispetto a questo tema e di rilevanza in sede di ottemperanza alle indicazioni ricevute, è stata la comunicazione sopra richiamata della Direzione Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che in data 1° aprile 2004 che specificava di aver in corso l'emanazione di un Decreto Ministeriale di Costituzione dell'Osservatorio stesso.



SEA non ha quindi ritenuto di dover intervenire ulteriormente ma ha partecipato di buon grado a qualsiasi azione utile per dar conto delle azioni utili per la diffusione delle informazioni inerente l'aeroporto di Malpensa.

E' in quest'ottica che si può leggere anche la recente istituzione, in data 7 giugno 2012, di un "Osservatorio Malpensa" che, sulla base delle richieste del territorio sul tema dello sviluppo aeroportuale e su iniziativa della Regione Lombardia e del Comune di Milano, ha lo scopo di avere un continuo e propositivo coordinamento sul tema dello sviluppo aeroportuale. Detto Osservatorio offre, tra l'altro, l'opportunità di conoscere le problematiche sotto i diversi aspetti, approfondisce e favorisce la ricerca di soluzioni che garantiscano uno sviluppo sostenibile tra territorio visto che l'aeroporto di Malpensa non è solo un'iniziativa della Regione Lombardia ma un'opportunità per il territorio.

Attraverso esperti esterni l'Osservatorio svilupperà ricerche multidisciplinari di carattere economico, ambientale e di salute pubblica che dovranno essere condivise dai diversi partecipanti all'Osservatorio che contribuiranno a superare le incomprensioni ed i pregiudizi oggi esistenti.

L'Osservatorio si articola in un Comitato Direttivo, una Segreteria Tecnica ed un Comitato scientifico in cui sono coinvolte anche le associazioni ambientaliste che operano sul territorio e sarà coordinato da Regione Lombardia e Comune di Milano.

Il Comitato Direttivo dell'Osservatorio è costituito da 14/16 componenti:

- Regione Lombardia e Comune di Milano (Coordinatori);
- Presidente e Vicepresidente del CUV e Sindaco di Lonate Pozzolo;
- Presidente del Comitato del Castanese ed un Sindaco;
- Presidente della Provincia di Milano;
- Presidente della Provincia di Varese;
- Presidente de Parco Lombardo della Valle del Ticino;
- Direttore Ministero Infrastrutture e Trasporti;
- Presidente ENAC;
- Amministratore Unico ENAV;
- Presidente SEA;
- Sindaci di Gallarate e Busto Arsizio.

La Segreteria Tecnica Operativa è costituita da 4 componenti:

- Referenti di Regione Lombardia e Comune di Milano (n.2),
- Referente Tecnico in rappresentanza degli EELL (n.1),



- Referente SEA (n.1).

Il Comitato Scientifico è composto da Esperti dei Settori del Trasporto Aereo, dell'Ambiente, dell'Economia, Della Salute Pubblica e della Pianificazione Territoriale.

L'Osservatorio coinvolgerà anche associazioni di Categoria, Ambientaliste e portatori di interessi economico-sociali il cui elenco e le modalità di coinvolgimento sono in fase di definizione.

05/12/2012

Luca Lupat - Raffaele Ferri

Perrone Raffaele

Da: emilio.magni [emilio.magni@ingpec.eu]
Inviato: martedì 15 gennaio 2013 11.05
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Cc: maxferfer@libero.it
Oggetto: Procedura di VIA del Master Plan di Malpensa
Allegati: Malpensa Procedura di via del master plan.pdf

Priorità: Alta

A seguito della comunicazione ENAC prot. 156047/IPP del 05.12.2012 ad oggetto: "Avviso al Pubblico - Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi del DLgs 152/06" si inviano le osservazioni come in allegato.

Si resta in attesa di cortese comunicazione dell'esito del procedimento e con l'occasione si porgono i più distinti saluti.

Legambiente Gallarate - Il Presidente Ing. Emilio Magni

