

Casorate Sempione, 8 febbraio 2013



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

Spettabile

E.prot DVA-2013-0003798 del 13/02/2013

raccomandata a.r.

anticipata via pec

Ministero dell'Ambiente e

della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni

Ambientali

via Cristoforo Colombo n.44

00147 ROMA



**Oggetto: Piano di Sviluppo Aeroportuale (o *Master Plan*) di Malpensa -
Studio di Impatto Ambientale.**

**Nuova documentazione in data 11.12.2012 "Chiarimenti" -
Esame e ulteriori considerazioni.**

I sottoscritti Sindaci dei Comuni di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate e Vizzola Ticino hanno ricevuto in data 11.12.2012 la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del "nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale" dell'Aeroporto di Malpensa (o *Master Plan*) avviata il 20.5.2011 e successivamente integrata nel luglio 2012.

In occasione delle integrazioni del luglio 2012 abbiamo già osservato come la procedura adottata da SEA, con aggiunte documentali che seguono le puntuali

e documentate osservazioni di Comuni e altri soggetti pubblici e privati, sia sintomatica di una grave insufficienza di impostazione del progetto.

In quell'occasione le *integrazioni volontarie* prodotte da SEA "al fine di meglio chiarire i contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale e del relativo progetto" hanno indotto i soggetti interessati a formulare, a loro volta, osservazioni aggiuntive e la Commissione Tecnica VIA/VAS a convocare un contraddittorio ai sensi dell'art. 24, comma 8 del D.Lgs. 152/2006 per il giorno 18.9.2012.

L'incontro del 18.9.2012, oltre a non fugare le incongruenze e le omissioni del progetto esaminato, ha evidenziato ancor più le debolezze dell'impianto conoscitivo su cui si fonda la VIA e la parzialità e scarsa attinenza dei dati presentati con la realtà territoriale che deve essere rappresentata.

Di fronte ai puntuali rilievi critici esposti dai soggetti presenti al contraddittorio del 18.9.2012 la Società proponente SEA ha ritenuto di presentare una nuova aggiunta documentale denominata "Chiarimenti" rafforzando in tal modo la convinzione di trovarsi di fronte ad una procedura anomala che tenta di reggere un progetto di per sé insostenibile.

E' evidente che la proposta del nuovo Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Malpensa è viziata fin dall'origine da superficialità e omissioni nella raccolta e organizzazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare compiutamente ed in modo convincente la realtà territoriale interessata e le retroazioni che il progetto indurrebbe su di essa.

Dall'esame della nuova documentazione aggiunta non si rilevano elementi apprezzabili che modifichino le incongruenze del progetto e con il presente documento, noi sindaci riproponiamo integralmente le osservazioni che abbiamo espresso nelle argomentazioni contenute nelle osservazioni del luglio 2011, dell'agosto 2012, in altri atti ad esse connesse nonché nell'incontro del 18.9.2012.

La reiterazione di aggiunte documentali, tuttavia, mette in evidenza qualcosa di più di semplici carenze del progetto. Appare del tutto chiaro che la necessità di ricomporre “a rate” un quadro credibile della situazione territoriale non sia frutto di incapacità tecnico-professionale e nemmeno di insipienza o incertezze di conduzione manageriale dell’operatore. Questa spiegazione semplificata non coglie il vero significato della strategia messa in atto adottando un percorso così tortuoso e defatigante.

Come sempre vi è un nesso stretto tra garanzie e limpidezza del processo di verifica-controllo e concretezza dei problemi da affrontare o da dissimulare.

Nel nostro caso è evidente che la scelta della proponente SEA si possa così riassumere:

1. fissare in via preliminare gli obiettivi aziendali indipendentemente da valutazioni di altro genere (ad esempio del contesto in cui si calano);
2. costruire su di essi un progetto territoriale in grado di massimizzare i risultati economici-gestionali desiderati e attesi dagli azionisti;
3. inseguire successivamente un equilibrio con le diverse componenti ambientali e socio-economiche coinvolte aggiustando “in corso d’opera” i diversi aspetti progettuali dapprima malamente piegati alle esigenze di sviluppo rispondendo alle reazioni critiche dei portatori di interessi pubblici e privati su cui ricadono le conseguenze del progetto.

Si tratta di un modo di affrontare un piano strategico di rilevante importanza come quello dell’aeroporto di Malpensa del tutto inadeguato e lesivo della natura stessa del procedimento di Valutazione d’Impatto Ambientale stabilita dalle direttive comunitarie e dalla legislazione nazionale che ne definisce i contenuti.

Il limite evidente della prassi adottata è che si propone un programma di interventi infrastrutturali sostanzialmente “autoreferenziale” ritagliato su

obiettivi di corto respiro per quanto riguarda il raggiungimento di un equilibrato assetto territoriale.

Sembra paradossale sostenere l'accusa di corto respiro rivolta ad un progetto che guarda ad un raddoppio delle capacità operative dello scalo in un arco di tempo ventennale.

La proiezione operativa dell'Aeroporto è, invece, di corto respiro perché fondata su parametri di sviluppo aziendale (auspicato più che dimostrato) senza essere minimamente sostenuta da dati che avvalorino la compatibilità eziologica delle attività indotte e l'integrità degli equilibri ecologici ed ambientali: che poi sono la sostanza stessa della procedura di VIA.

La qualità ed efficacia dell'organizzazione imprenditoriale prefigurata la giudicheranno i "mercati" ma le ricadute sull'ambiente sono l'essenza stessa del processo valutativo in corso e che, in questo ambito, devono essere verificate e giudicate.

In questo contesto procedurale il mancato coinvolgimento preventivo delle Autorità amministrative del territorio e, tantomeno, dei rappresentanti degli interessi diffusi, denota una assenza non certo di pura cortesia istituzionale bensì di un irrinunciabile presupposto per dar vita ad un progetto di sviluppo credibile.

Quella che abbiamo chiamato "autoreferenzialità" si rivela sempre più un limite per il raggiungimento dei risultati attesi dalla medesima società proponente che si vede costretta, infine, a continui interventi correttivi sempre meno utili a definire un quadro chiaro e coerente del complesso rapporto tra la struttura aeroportuale e il territorio che la ospita e sempre più giustificativi "a posteriori" di un progetto sbagliato.

Le ennesime integrazioni (ora Chiarimenti) non aggiungono, in realtà, nulla di nuovo agli elementi conoscitivi e valutativi già presenti nelle edizioni precedenti della documentazione proposta.

Rimangono intatte e, anzi, escono rafforzate le osservazioni espresse da noi sindaci negli atti citati e già inviati agli organi competenti per la Valutazione d'Impatto Ambientale.

Ribadiamo che l'approssimazione e le numerose gravi carenze del progetto, che qui si intendono integralmente richiamate, oltre all'assenza di un "minimum" di confronto con gli attori locali non può che condurre ad un programma di sviluppo del tutto inattendibile e dannoso.

Ed è proprio questa anomalia procedurale che attesta l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni di comuni e cittadini.

Si tratta di una procedura che dovrebbe essere censurata in quanto opera una inversione logica presentando una documentazione che dovrebbe verificare la coerenza tra progetto e valori ambientali coinvolti, sostituita da dichiarazioni elusive che rinviano ad atti aggiuntivi ai quali si affida una sorta di potere intrinseco di comporre e risolvere ogni contrasto.

Come se la sottrazione di ingenti risorse naturali di primaria importanza dei luoghi non comportasse un uguale e contrario depauperamento dell'ecosistema di riferimento, posto che l'eco-sistema, nel caso specifico quello del Parco del Ticino, è costituito da una fitta rete di relazioni che devono essere indagate approfonditamente in stretto rapporto con chi sul territorio vive, lavora a partire dai rappresentanti delle istituzioni locali.

La vicenda del piano di sviluppo aeroportuale di Malpensa rende palese un comportamento della proponente SEA che dimostra una visione opportunistica che antepone la parzialità di un piano aziendale alla corretta gestione degli interessi generali sfidando anche la corretta applicazione delle garanzie del procedimento valutativo.

In conclusione i sottoscritti Sindaci dei Comuni di **Comuni di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate e Vizzola Ticino** riconfermano le considerazioni critiche espresse sulla **Valutazione di Impatto Ambientale** del "nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale" dell'Aeroporto di Malpensa (o *Master Plan*) nelle osservazioni del luglio 2011, dell'agosto 2012, nel corso del contraddittorio ai sensi dell'art. 24, comma 8 del D.Lgs. 152/2006 del 18.9.2012 e negli ulteriori atti ad esse connessi.

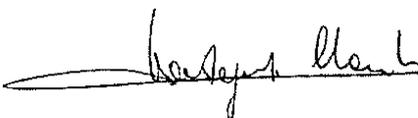
Propongono l'espressione di parere negativo sulla **Valutazione di Impatto Ambientale** come premessa del ritiro in toto degli atti del Piano di Sviluppo Aeroportuale e l'avvio di un confronto di merito sulle condizioni per la convivenza tra struttura aeroportuale e territorio.

Casorate Sempione, 8 febbraio 2013

I Sindaci firmatari

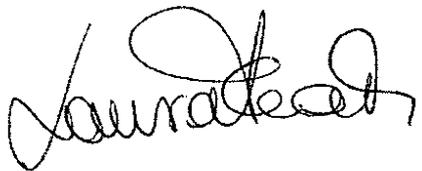
Comune di Arsago Seprio

Il Sindaco Claudio Montagnoli



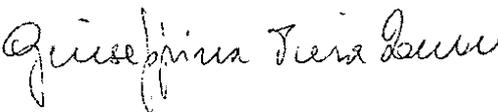
Comune di Cardano al Campo

Il Sindaco Laura Prati



Comune di Casorate Sempione

Il Sindaco Giuseppina Quadrio



Comune di Ferno

Il Sindaco Mauro Cerutti



Comune di Golasecca

Il Sindaco Maria Maddalena Reggio

IL SINDACO
(Dott. Arch. Maria Maddalena Reggio)



Comune di Samarate

Il Sindaco Leonardo Tarantino

Leonardo Tarantino



Comune di Vizzola Ticino

Il Sindaco Romano Miotti

Romano Miotti



Casorate Sempione, 8 febbraio 2013

raccomandata a.r.
anticipata via pec

Spettabile
Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali
via Cristoforo Colombo n.44
00147 R O M A

**Oggetto: Piano di Sviluppo Aeroportuale (o *Master Plan*) di Malpensa -
Studio di Impatto Ambientale.
Nuova documentazione in data 11.12.2012 "Chiarimenti" –
Esame e ulteriori considerazioni.**

I sottoscritti Sindaci dei **Comuni di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate e Vizzola Ticino** hanno ricevuto in data 11.12.2012 la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del "nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale" dell'Aeroporto di Malpensa (o *Master Plan*) avviata il 20.5.2011 e successivamente integrata nel luglio 2012.

In occasione delle integrazioni del luglio 2012 abbiamo già osservato come la procedura adottata da SEA, con aggiunte documentali che seguono le puntuali

e documentate osservazioni di Comuni e altri soggetti pubblici e privati, sia sintomatica di una grave insufficienza di impostazione del progetto.

In quell'occasione le *integrazioni volontarie* prodotte da SEA "al fine di meglio chiarire i contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale e del relativo progetto" hanno indotto i soggetti interessati a formulare, a loro volta, osservazioni aggiuntive e la Commissione Tecnica VIA/VAS a convocare un contraddittorio ai sensi dell'art. 24, comma 8 del D.Lgs. 152/2006 per il giorno 18.9.2012.

L'incontro del 18.9.2012, oltre a non fugare le incongruenze e le omissioni del progetto esaminato, ha evidenziato ancor più le debolezze dell'impianto conoscitivo su cui si fonda la VIA e la parzialità e scarsa attinenza dei dati presentati con la realtà territoriale che deve essere rappresentata.

Di fronte ai puntuali rilievi critici esposti dai soggetti presenti al contraddittorio del 18.9.2012 la Società proponente SEA ha ritenuto di presentare una nuova aggiunta documentale denominata "Chiarimenti" rafforzando in tal modo la convinzione di trovarsi di fronte ad una procedura anomala che tenta di reggere un progetto di per sé insostenibile.

E' evidente che la proposta del nuovo Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Malpensa è viziata fin dall'origine da superficialità e omissioni nella raccolta e organizzazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare compiutamente ed in modo convincente la realtà territoriale interessata e le retroazioni che il progetto indurrebbe su di essa.

Dall'esame della nuova documentazione aggiunta non si rilevano elementi apprezzabili che modifichino le incongruenze del progetto e con il presente documento, noi sindaci riproponiamo integralmente le osservazioni che abbiamo espresso nelle argomentazioni contenute nelle osservazioni del luglio 2011, dell'agosto 2012, in altri atti ad esse connesse nonché nell'incontro del 18.9.2012.

La reiterazione di aggiunte documentali, tuttavia, mette in evidenza qualcosa di più di semplici carenze del progetto. Appare del tutto chiaro che la necessità di ricomporre “a rate” un quadro credibile della situazione territoriale non sia frutto di incapacità tecnico-professionale e nemmeno di insipienza o incertezze di conduzione manageriale dell’operatore. Questa spiegazione semplificata non coglie il vero significato della strategia messa in atto adottando un percorso così tortuoso e defatigante.

Come sempre vi è un nesso stretto tra garanzie e limpidezza del processo di verifica-controllo e concretezza dei problemi da affrontare o da dissimulare.

Nel nostro caso è evidente che la scelta della proponente SEA si possa così riassumere:

1. fissare in via preliminare gli obiettivi aziendali indipendentemente da valutazioni di altro genere (ad esempio del contesto in cui si calano);
2. costruire su di essi un progetto territoriale in grado di massimizzare i risultati economici-gestionali desiderati e attesi dagli azionisti;
3. inseguire successivamente un equilibrio con le diverse componenti ambientali e socio-economiche coinvolte aggiustando “in corso d’opera” i diversi aspetti progettuali dapprima malamente piegati alle esigenze di sviluppo rispondendo alle reazioni critiche dei portatori di interessi pubblici e privati su cui ricadono le conseguenze del progetto.

Si tratta di un modo di affrontare un piano strategico di rilevante importanza come quello dell’aeroporto di Malpensa del tutto inadeguato e lesivo della natura stessa del procedimento di Valutazione d’Impatto Ambientale stabilita dalle direttive comunitarie e dalla legislazione nazionale che ne definisce i contenuti.

Il limite evidente della prassi adottata è che si propone un programma di interventi infrastrutturali sostanzialmente “autoreferenziale” ritagliato su

obiettivi di corto respiro per quanto riguarda il raggiungimento di un equilibrato assetto territoriale.

Sembra paradossale sostenere l'accusa di corto respiro rivolta ad un progetto che guarda ad un raddoppio delle capacità operative dello scalo in un arco di tempo ventennale.

La proiezione operativa dell'Aeroporto è, invece, di corto respiro perché fondata su parametri di sviluppo aziendale (auspicato più che dimostrato) senza essere minimamente sostenuta da dati che avvalorino la compatibilità eziologica delle attività indotte e l'integrità degli equilibri ecologici ed ambientali: che poi sono la sostanza stessa della procedura di VIA.

La qualità ed efficacia dell'organizzazione imprenditoriale prefigurata la giudicheranno i "mercati" ma le ricadute sull'ambiente sono l'essenza stessa del processo valutativo in corso e che, in questo ambito, devono essere verificate e giudicate.

In questo contesto procedurale il mancato coinvolgimento preventivo delle Autorità amministrative del territorio e, tantomeno, dei rappresentanti degli interessi diffusi, denota una assenza non certo di pura cortesia istituzionale bensì di un irrinunciabile presupposto per dar vita ad un progetto di sviluppo credibile.

Quella che abbiamo chiamato "autoreferenzialità" si rivela sempre più un limite per il raggiungimento dei risultati attesi dalla medesima società proponente che si vede costretta, infine, a continui interventi correttivi sempre meno utili a definire un quadro chiaro e coerente del complesso rapporto tra la struttura aeroportuale e il territorio che la ospita e sempre più giustificativi "a posteriori" di un progetto sbagliato.

Le ennesime integrazioni (ora Chiarimenti) non aggiungono, in realtà, nulla di nuovo agli elementi conoscitivi e valutativi già presenti nelle edizioni precedenti della documentazione proposta.

Rimangono intatte e, anzi, escono rafforzate le osservazioni espresse da noi sindaci negli atti citati e già inviati agli organi competenti per la Valutazione d'Impatto Ambientale.

Ribadiamo che l'approssimazione e le numerose gravi carenze del progetto, che qui si intendono integralmente richiamate, oltre all'assenza di un "minimum" di confronto con gli attori locali non può che condurre ad un programma di sviluppo del tutto inattendibile e dannoso.

Ed è proprio questa anomalia procedurale che attesta l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni di comuni e cittadini. Si tratta di una procedura che dovrebbe essere censurata in quanto opera una inversione logica presentando una documentazione che dovrebbe verificare la coerenza tra progetto e valori ambientali coinvolti, sostituita da dichiarazioni elusive che rinviano ad atti aggiuntivi ai quali si affida una sorta di potere intrinseco di comporre e risolvere ogni contrasto.

Come se la sottrazione di ingenti risorse naturali di primaria importanza dei luoghi non comportasse un uguale e contrario depauperamento dell'ecosistema di riferimento, posto che l'eco-sistema, nel caso specifico quello del Parco del Ticino, è costituito da una fitta rete di relazioni che devono essere indagate approfonditamente in stretto rapporto con chi sul territorio vive, lavora a partire dai rappresentanti delle istituzioni locali.

La vicenda del piano di sviluppo aeroportuale di Malpensa rende palese un comportamento della proponente SEA che dimostra una visione opportunistica che antepone la parzialità di un piano aziendale alla corretta gestione degli interessi generali sfidando anche la corretta applicazione delle garanzie del procedimento valutativo.

In conclusione i sottoscritti Sindaci dei Comuni di **Comuni di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate e Vizzola Ticino** riconfermano le considerazioni critiche espresse sulla **Valutazione di Impatto Ambientale** del “nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale” dell’Aeroporto di Malpensa (o *Master Plan*) nelle osservazioni del luglio 2011, dell’agosto 2012, nel corso del contraddittorio ai sensi dell’art. 24, comma 8 del D.Lgs. 152/2006 del 18.9.2012 e negli ulteriori atti ad esse connessi.

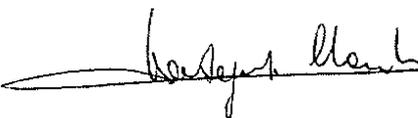
Propongono l’espressione di parere negativo sulla **Valutazione di Impatto Ambientale** come premessa del ritiro in toto degli atti del Piano di Sviluppo Aeroportuale e l’avvio di un confronto di merito sulle condizioni per la convivenza tra struttura aeroportuale e territorio.

Casorate Sempione, 8 febbraio 2013

I Sindaci firmatari

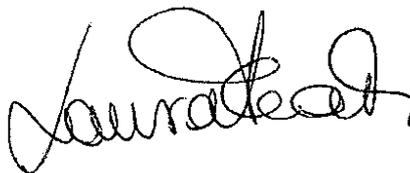
Comune di Arsago Seprio

Il Sindaco Claudio Montagnoli



Comune di Cardano al Campo

Il Sindaco Laura Prati



Comune di Casorate Sempione

Il Sindaco Giuseppina Quadrio



Comune di Ferno

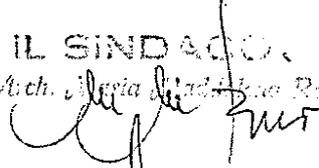
Il Sindaco Mauro Cerutti



Comune di Golasecca

Il Sindaco Maria Maddalena Reggio

IL SINDACO,
(Dott. Arch. Maria Maddalena Reggio)



Comune di Samarate

Il Sindaco Leonardo Tarantino



Comune di Vizzola Ticino

Il Sindaco Romano Miotti



Perrone Raffaele

Da: casoratesempione@legalmail.it
Inviato: martedì 12 febbraio 2013 10.50
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: CASORATE SEMPIONE - NUMERO PROTOCOLLO: 0002731 DEL 12/02/2013
Allegati: Segnatura.xml; piano sviluppo malpensa chiarimenti.pdf; piano sviluppo malpensa chiarimenti.pdf

PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE DI MALPENSA-STUDIO IMPATTO AMBIENTALE - CHIARIMENTI