

AMICI DELLA NATURA AD ARSAGO



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambiente
E.prot DVA - 2013 - 0004184 del 15/02/2013

Segreteria Associazione
Amici della Natura ad Arsago
Campari
via Roma 37 B
21010 Arsago Seprio (Va)

Arsago Seprio, 8 febbraio 2013

Spett. Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Valutazioni Ambientali
via Cristoforo Colombo, 44
00147 R O M A



Oggetto: presentazione di Osservazioni ai CHIARIMENTI pubblicati da SEA il giorno 18 dicembre 2012 relative al Master Plan di Malpensa

La ripetuta presentazione di documenti integrativi allo Studio d'Impatto Ambientale nell'ambito del procedimento di V.I.A. del Master Plan di Malpensa non può non generare confusione nella visione complessiva degli impatti oggetto di studio da parte di SEA e delle successive e dettagliate osservazioni già acquisite da parte del Ministero.

Procedere pezzo per pezzo, con nuove aggiunte, senza che S.E.A. abbia dato risposta alle osservazioni e agli interrogativi già sollevati nelle due precedenti sessioni, lascia credere - o si vuole far credere - che il pubblico sia davanti ad una sorta di silenzio assenso da parte del Ministero dell'Ambiente e che ciò costituisca prova dell'acquisizione del parere positivo sul Master Plan già concesso dallo stesso Ministero prima dell'avvio della Procedura.

Esaminati i Chiarimenti e riscontrato che non forniscono un quadro degli impatti ambientali più apprezzabile di quanto già esposto nel SIA e nelle Integrazioni Volontarie, **la nostra Associazione**

ribadisce integralmente le osservazioni sulle matrici salute, atmosfera e paesaggio, già oggetto di nostri interventi nel luglio 2011 e 2012.

Ribadiamo, una volta di più, che SEA anziché procedere verso una valutazione ex-post di Malpensa 2000 con solidi criteri scientifici e di aderenza alla realtà, si limita a valutare ex ante Malpensa 2030 con i soliti modelli previsionali di scarsa attendibilità e con il solito misconoscimento delle problematiche ambientali e sanitarie effettivamente generate dall'aeroporto.

In un'azione di chiarimento - se di chiarimento davvero si trattasse - SEA dovrebbe in primo luogo approfondire il tema della Salute, prendendo finalmente atto del documentato incremento delle morti per malattie respiratorie nei comuni del CUV.

Ricordiamo che, nelle Integrazioni Volontarie, SEA si rendeva disponibile ad una VIS, ma si limitava ad una generica dichiarazione di disponibilità, senza fornire alcun chiarimento sui tempi e sui metodi, sulle verifiche preventive e conclusive da effettuare in collaborazione con l'ASL e con i comuni coinvolti.

La necessità di uno studio epidemiologico appropriato è stata anche segnalata dall'ASL stessa nelle proprie osservazioni al SIA del Master Plan. Assistiamo al fatto che, man mano si procede nel tempo, le criticità causate dall'aeroporto si evidenziano con sempre maggior rilevanza, mentre constatiamo una sempre maggior irrigidimento di SEA nell'identificare i costi sostenuti dalla popolazione, mantenendo in atto una sorta di ostinato negazionismo ambientale.

Quindi ripresentiamo al Ministero dell'Ambiente la richiesta di esprimere parere di compatibilità ambientale negativo sull'attuazione del Master Plan di Malpensa.

A prescindere dalla procedura di VIA del Master Plan, emergono anche altri aspetti paradossali, di recente oggetto di discussione nel territorio. Si tratta delle disposizioni comunicate da ENAC ai comuni dell'area vasta, con oggetto i piani di rischio.

Oltre al fatto scandaloso che, per conformazione orografica, il territorio sotto i coni di decollo già fora i limiti previsti dalla normativa e nonostante ciò l'aeroporto nel tempo ha continuato ad ingrandirsi, a noi sembrano inaccettabili in un parco naturale le disposizioni alla *Tavola PC01 A (1)*, la quale rinvia all' **INFORMATIVA TECNICA ENAC – LINEE GUIDA RELATIVE ALLA VALUTAZIONE DELLE FONTI ATTRATTIVE DI FAUNA SELVATICA IN ZONE LIMITROFE AGLI AEROPORTI.**

A parte le disposizioni generali per corsi d'acqua e canali, i quali dovrebbero essere coperti, e zone umide, giudicate molto pericolose (ma qui a nord, nell'area dei decolli, abbiamo paludi e zone umide mantenute come oasi naturali, mentre a sud e ad ovest ci sono le risaie) troviamo scritto:

... coltivando e raccogliendo i prodotti agricoli inevitabilmente si attraggono uccelli ad ogni stadio della produzione. Soprattutto le operazioni di aratura, sarchiatura, piantumazione e raccolta possono attrarre grandi quantità di volatili ... queste aree, quindi, possono costituire fonti attrattive per diverse specie di fauna selvatica e la loro realizzazione a distanze inferiori a 13 km dagli aeroporti dovrebbe essere valutata da esperti caso per caso. In particolare, le coltivazioni di alberi da frutto non dovrebbero esistere a distanze inferiori ai 3 km.

Di fatto un simpatizzante della nostra Associazione, lo scorso mese, ha visto vietare l'insediamento di un frutteto nel comune di Sumirago, a circa 10 km. dall'aeroporto con la motivazione "MALPENSA". Il fatto che non possa essere impiantato un frutteto, in quanto attrattivo per l'avifauna e quindi fattore di rischio di incidente birdstrike merita un commento.

La questione ci dà la misura del paradosso: la valle del Ticino **il più importante corridoio biologico che collega la zona marittima al cerchio alpino, è la rotta per gli uccelli migratori che dall'Africa si spostano verso i paesi d'oltralpe.**

Alcuni anni fa, per interessamento del Parco Ticino, grazie ad un progetto Interreg e con finanziamenti europei, sono stati posti a dimora alberi da frutto in molte aree a nord dell'aeroporto fino al confine svizzero, per consentire ambiti dove i migratori possono fare scorta di grassi prima di proseguire verso il sorvolo dell'arco alpino. Si tratta del cosiddetto "frutto a perdere", oggetto di accordo con gli agricoltori. Il progetto è stato descritto in due pubblicazioni del Parco Ticino.

L'iniziativa si era resa necessaria per limitare i danni provocati dai numerosi fattori di rischio determinati dalle attività antropiche e soprattutto dall'inquinamento luminoso di Malpensa, che notoriamente disorienta gli uccelli migratori e quindi fa loro perdere energie.

L'incompatibilità dell'aeroporto con le caratteristiche naturali della zona in cui è inserito sono palesi, allo stesso modo è evidente il netto contrasto con la normativa tutelante di riferimento. Malpensa non è un piccolo aeroporto che può trovare collocazione dappertutto: Malpensa vuole essere un grande hub, ma in questo territorio non ci sta, è un aeroporto che va declassato. E si noti l'ipocrisia o la falsità degli studi presentati da ENAC e SEA per giustificarne la crescita. Essi non fanno neppure riferimento alle limitazioni previste dalle norme per la sicurezza del volo. Queste giungono ai sindaci, esterrefatti, negli stessi giorni, con un'altra comunicazione: ENAC ha due teste.

Concludiamo questo sintetico intervento osservando che, considerato l'insieme di tutte le questioni aperte inerenti l'impatto dell'aeroporto di Malpensa sull'ambiente naturale e sulla popolazione, sia finalmente giunto il momento in cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare debba pronunciare la parola fine agli inutili ma pericolosi progetti di potenziamento di Malpensa.

A nome dell'Associazione
Belmini Luigi

