



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

E.prot DVA – 2013 – 0004345 del 19/02/2013



**LEGAMBIENTE**

Gallarate, 14 febbraio 2013



Al Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Viale C.Colombo, 44  
00147 R O M A

**VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE  
RELATIVA AL NUOVO MASTER PLAN DELL'AEROPORTO DI MALPENSA  
OSSERVAZIONI AI CHIARIMENTI**

I Sottoscritti Damiano Di Simine, presidente di Legambiente Lombardia e Emilio Magni, presidente del Circolo di Legambiente Gallarate,,

con riferimento

alla richiesta Pubblicazione di un nuovo documento relativo allo studio di impatto ambientale del Master Plan di Malpensa, denominato **CHIARIMENTI**, pubblicato il giorno 18 DICEMBRE 2012

presenta le seguenti osservazioni:

**1. Inquinamento atmosferico:** *"Sulla questione dell'aria i Chiarimenti mantengono una visione giustificativa e non coerente con la realtà"*

Si inviano nuovamente osservazioni sull'aria presentate nelle precedenti sessioni di VIA, in quanto i Chiarimenti non le trattano.

**2. Ecosistema:** *"Ricareare la Brughiera a Las Vegas? Riflessioni sull'imminente distruzione della Rete Natura 2000 nel Quadrante Nord Ovest della Lombardia"*

**3. Valutazione d'incidenza:** *"Nonostante l'abbondante nomenclatura di flora e fauna presenti nei SIC posti nelle vicinanze dei Malpensa, è del tutto carente o sottovalutata l'incidenza di diversi fattori d'inquinamento e disturbo ambientale"*

Segue documentazione di LEGAMBIENTE LOMBARDIA dimostrante la non sussistenza di "motivi imperativi di rilevante interesse pubblico"

In assenza di ulteriori approfondimenti da parte di SEA, rimangono invariate le precedenti osservazioni inviate dalla sede regionale e distinte nei seguenti punti:

**ISTANZA PER UNA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA  
OPINABILITA' DELLO SCENARIO STRATEGICO DEI FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI  
PARZIALITA' E INCONGRUENZA DELLE ALTERNATIVE CONSIDERATE  
IMPATTI SULLA RISORSA 'SUOLO'  
COSTI E ASPETTI FINANZIARI  
ILLOGICITA' DELLA COLLOCAZIONE DELLA TERZA PISTA  
INIDONEITA' DELLE COMPENSAZIONI AMBIENTALI**

a firma di Dario Balotta Responsabile Trasporti di Legambiente Lombardia e di Damiano Di Simine Presidente di Legambiente Lombardia

Rimangono altresì invariate le precedenti osservazioni inviate dalla sede gallaratese riguardanti i temi delle tematiche ambientali relativi alle acque, dell'accessibilità e delle compensazioni.

Infine si rammenta che in data 15 gennaio 2013 è stata inviata al MATTM l'osservazione inerente l'applicazione del Decreto D'Alema, ripresa nei CHIARIMENTI, con la memoria di quanto esposto nel contraddittorio svoltosi il giorno 18 settembre, presso la sede della Regione Lombardia.

Si chiede nuovamente che il Ministero dell'Ambiente pronunci il parere di compatibilità ambientale negativo.

A nome di LEGAMBIENTE,

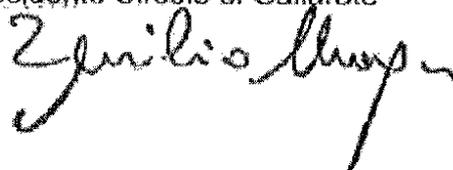
LEGAMBIENTE

Damiano Di Simine  
Presidente Regionale



Emilio Magni  
Presidente Circolo di Gallarate

Emilio Magni



LEGAMBIENTE LOMBARDIA  
Via Cairoli 22  
20127 MILANO

LEGAMBIENTE GALLARATE  
C/O Studio Magni  
Via Magenta  
21013 GALLARATE (VA)  
[gallarate@legambiente.org](mailto:gallarate@legambiente.org)

**Perrone Raffaele**

---

**Da:** emilio.magni [emilio.magni@ingpec.eu]  
**Inviato:** giovedì 14 febbraio 2013 17.17  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** Master plan Malpensa - osservazioni ai chiarimenti  
**Allegati:** 20130214170615472.pdf

**Priorità:** Alta

In allegato si trasmettono le osservazioni ai chiarimenti relativi al nuovo masterplan dell'aeroporto di Malpensa

distinti saluti  
Legambiente Gallarate



**LEGAMBIENTE**

## **INQUINAMENTO ATMOSFERICO**

**Sulla questione altamente critica dell'aria i Chiarimenti mantengono una visione giustificativa e non coerente con la realtà**

Sul tema aria i CHIARIMENTI all'ALLEGATO 2 non offrono significativi approfondimenti rispetto a quanto presentato nel SIA e nelle Integrazioni Volontarie e già oggetto di osservazione nelle precedenti fasi della procedura di VIA.

Si rimanda pertanto ai nostri precedenti interventi, in particolare alle osservazioni datate 15 luglio 2011 e 1 agosto 2012, sottoscritte dalle sedi gallaratesi di LEGAMBIENTE, FAI ed ACLI, qui riportate. Si fa presente che a tali osservazioni non è stata fornita risposta. Si deve perciò osservare che SEA ed ENAC continuano per la loro strada senza dimostrare alcuna capacità/volontà di analisi delle gravissime problematiche ambientali in essere nell'area vasta lombarda e in particolare nel settore geografico in cui è sito l'aeroporto di Malpensa.

Chiediamo pertanto al Ministero dell'Ambiente di rigettare i Chiarimenti presentati.

**SEGUE**

### **Testo delle osservazioni**

al SIA e alle Integrazioni Volontarie sul tema

**ARIA ed INQUINAMENTO ATMOSFERICO inviate al Ministero dell'Ambiente**

il 15 luglio 2011 ed il 1 agosto 2012

a cura delle sezioni gallaratesi di LEGAMBIENTE, FAI ed ACLI

**A CUI NON E' STATO FORNITO CHIARIMENTO**



LEGAMBIENTE



Delegazione  
del Sempione



Gallarate, 15 luglio 2011

Spett. Ministero dell'Ambiente  
D. G. Valutazioni Ambientali  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 R O M A

Oggetto: osservazione allo Studio di Impatto Ambientale relativo al Master Plan di Malpensa sul tema **INQUINAMENTO ATMOSFERICO**

In relazione alla pesante situazione di inquinamento atmosferico nella città di Gallarate, nell'asse del Sempione e in tutti i comuni dell'intorno aeroportuale, le Sedi Gallaratesi delle nostre Associazioni presentano a codesta stimata Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali istanza affinché sia posta la dovuta attenzione alle misure di risanamento dell'aria, in ottemperanza alla vigente legislazione regionale, nazionale e comunitaria.

Il potenziamento del traffico aereo di Malpensa e la realizzazione dell'area cargo/industriale, distanti pochissimi chilometri dai centri abitati, non potranno che peggiorare l'attuale situazione ambientale. Ricordiamo che i nostri comuni sono inseriti nella zona A di risanamento atmosferico ai sensi della Delibera di Giunta Regionale n. 5290 del 3 agosto 2007, la quale, dopo quattro anni, non ha ancora raggiunto gli obiettivi per cui era stata emanata.

Ritenendo che il SIA non abbia adeguatamente valutato l'impatto atmosferico generato dall'attuazione del Master Plan di Malpensa, si presenta l'osservazione di seguito esposta.

La valutazione di impatto ambientale relativamente agli aspetti dell'inquinamento atmosferico presenta alcuni aspetti critici sia per quanto riguarda il quadro di riferimento normativo e di qualità dell'aria sia relativamente allo studio di impatto sulla qualità dell'aria per la fase di cantiere e di esercizio.

In particolare, per quanto riguarda il quadro di riferimento normativo e di qualità dell'aria:

- la definizione del quadro di riferimento normativo non considera il recepimento nella normativa nazionale della direttiva 2008/50 effettuato con il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 che, tra l'altro, introduce un valore obiettivo per il PM<sub>2,5</sub> (da raggiungersi entro il 1 gennaio 2010) e valori obiettivo per arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene.
- La definizione dello stato attuale della qualità dell'aria risulta limitata all'anno 2007 e non prende in considerazione alcuni degli inquinanti indicati nel Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155.

Relativamente allo studio di impatto sulla qualità dell'aria per la fase di cantiere:

- la valutazione dell'impatto fa riferimento alle sole emissioni di polveri derivanti dalle operazioni di scarico dei materiali e di erosione del vento e non considera in alcun modo le emissioni dei mezzi di cantiere, in particolare con riferimento alle emissioni di ossidi di azoto e di materiale particolato
- la valutazione dell'impatto si basa sulla stima del deposito giornaliero di polvere e sulla conseguente classe di polverosità senza, tuttavia, prendere in considerazione i livelli di concentrazione di polvere in atmosfera
- alcune assunzioni, quali quelle relative alla distribuzione dimensionale delle particelle, all'altezza da terra delle emissioni, non risultano adeguatamente giustificate
- la valutazione utilizza un modello di deposizione che non ha alcun riferimento di letteratura né validazione

Relativamente allo studio di impatto sulla qualità dell'aria per la fase di esercizio:

- la valutazione modellistica non prende in considerazione il PM<sub>2,5</sub> e non valuta l'effetto delle emissioni delle attività aeroportuali ed indotte sui livelli di concentrazione di ozono
- la valutazione della dispersione atmosferica utilizza il modello AERMOD senza precisare le modalità di schematizzazione delle sorgenti di emissione ed in particolare degli aeromobili
- il modello AERMOD è normalmente applicato per la dispersione atmosferica delle emissioni di sorgenti fisse; non è documentata l'effettiva applicabilità del modello al complesso delle emissioni aeroportuali ed in particolare a quelle degli aeromobili durante le fasi di decollo ed atterraggio
- la simulazione utilizza i dati dell'anno meteorologico 2007 senza dimostrare la rappresentatività di tale anno
- la quantificazione delle emissioni nello scenario futuro evidenzia una cospicua riduzione delle emissioni di PM<sub>10</sub> del traffico aereo rispetto allo scenario attuale, a fronte di incrementi delle emissioni di SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> e CO; tale riduzione non appare chiaramente giustificata.
- Più in generale, la valutazione si limita agli inquinanti oggetto della vigente normativa e non prende in considerazione altri inquinanti, ad in particolare al particolato ultrafine, che recenti studi di letteratura associano alle aree limitrofe ad aeroporti. Si veda ad esempio:

Westerdahl et al., Atmospheric Environment 2008. *The Los Angeles International Airport as a source of ultrafine particles and other pollutants to nearby communities*

Hu et al., Environmental Science & Technology 2009 *Aircraft Emission Impacts in Neighborhood Adjacent to a General Aviation Airport in Southern California*

Schürmann et al., Atmospheric Environment 2007 *The impact of NO<sub>x</sub>, CO and VOC emissions on the air quality of Zurich airport.*

Hsu et al., 2011 ISEE 22nd Annual Conference, Seoul, Korea, 28 August-1 September 2010. *Spatiotemporal Patterns of Ultrafine Particle Counts and Fine Particle Mass in Neighborhoods Surrounding an Airport*

Gallarate, 1 agosto 2012

Spett. Ministero dell'Ambiente  
Dir. Valutazioni Ambientali  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 R O M A

Oggetto: osservazioni alle integrazioni volontarie, /procedura di VIA del Master Plan di Malpensa

La valutazione di impatto ambientale relativamente agli aspetti dell'inquinamento atmosferico presentata nel documento "Nuovo Master Plan Aeroportuale - Procedura di V.I.A. Integrazioni Volontarie: Approfondimenti Ambientali" mantiene la maggior parte degli aspetti critici già segnalati relativamente al documento originario.

In particolare, per quanto riguarda il quadro di riferimento normativo e di qualità dell'aria:

- o La definizione del quadro di riferimento normativo tuttora non considera il recepimento nella normativa nazionale della direttiva 2008/50 effettuato con il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 che, tra l'altro, introduce un valore obiettivo per il PM2,5 (da raggiungersi entro il 1 gennaio 2010) e valori obiettivo per arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene.
- o Tutte le analisi comparative sull'andamento temporale dei dati di qualità dell'aria e del traffico aereo utilizzano come indicatore di quest'ultimo il numero annuo di passeggeri; tuttavia, non è in alcun modo documentato che questo indicatore sia effettivamente rappresentativo dell'evoluzione temporale del traffico aereo. L'affermazione "*Il tendenziale trend di miglioramento non trova un'univocità di lettura con le evoluzioni del traffico aereo (ed in particolare non si trova una chiara correlazione tra la riduzione del traffico aereo ed i trend di miglioramento)*" non risulta pertanto documentata in alcun modo.
- o L'affermazione "*Si rileva un generale apprezzabile incremento dei valori monitorati nell'anno 2009 se posto a confronto con gli anni 2008 e 2010 (si cita a titolo di esempio il trend registrato presso la centralina di Ferno)*" è del tutto discutibile per quanto riguarda l'utilizzo del termine "apprezzabile".
- o L'affermazione "*rispetto alla data di pubblicazione del SIA il contesto di riferimento denota un generale trend di miglioramento ed una conseguente accresciuta capacità di carico dell'ambiente*" è del tutto inaccettabile. Il presunto trend di miglioramento, peraltro non generalizzato a tutta l'area visto quanto riportato per la centralina di Ferno, non costituisce un elemento a supporto e giustificazione dell'incremento dei livelli di concentrazione stimati con la simulazione modellistica.

Relativamente allo studio di impatto sulla qualità dell'aria per la fase di cantiere:

- o la valutazione dell'impatto fa tuttora riferimento alle sole emissioni di polveri derivanti dalle operazioni di scarico dei materiali e di erosione del vento e non considera in alcun modo le

emissioni dei mezzi di cantiere, in particolare con riferimento alle emissioni di ossidi di azoto e di materiale particolato

Relativamente allo studio di impatto sulla qualità dell'aria per la fase di esercizio si ribadiscono le osservazioni già prodotte relativamente al precedente documento, ovvero:

- o la valutazione modellistica non prende in considerazione il PM2.5 e non valuta l'effetto delle emissioni delle attività aeroportuali ed indotte sui livelli di concentrazione di ozono in conseguenza delle emissioni di ossidi di azoto e di composti organici volatili
- o la valutazione della dispersione atmosferica utilizza il modello AERMOD senza precisare le modalità di schematizzazione delle sorgenti di emissione, ed in particolare quelle degli aeromobili, e senza riportare in dettaglio i flussi di massa associati alle diverse sorgenti in ingresso al modello di dispersione.
- o il modello AERMOD è normalmente applicato per la dispersione atmosferica delle emissioni di sorgenti fisse: continua a non essere documentata l'effettiva applicabilità del modello al complesso delle emissioni aeroportuali ed in particolare a quelle degli aeromobili durante le fasi di decollo ed atterraggio
- o la simulazione utilizza i dati dell'anno meteorologico 2007 senza dimostrare la rappresentatività meteorologica di tale anno. Inoltre, data la rilevanza dell'opera in progetto sarebbe quantomeno opportuno effettuare la simulazione per più anni meteorologici al fine di svincolare i risultati dalla situazione contingente dell'anno 2007.
- o sebbene il piano di lavoro presentato, le metodologie adottate e il livello di approfondimento siano state giudicate adeguate al caso di studio (purezza 221 del 19 dicembre 2008), tuttavia il grado di dettaglio delle informazioni fornite nello studio relativamente ai dati di ingresso allo studio modellistico risulta del tutto insufficiente e tale da non consentire una valutazione oggettiva della modalità di esecuzione della simulazione modellistica stessa.
- o I risultati della simulazione modellistica sono prodotti esclusivamente in termini di variazione comparativa senza alcuna indicazione degli attuali livelli di concentrazione dei parametri di riferimento della qualità dell'aria, così da non rendere possibile la quantificazione del ruolo effettivo sulla qualità dell'aria delle emissioni associate all'esercizio aeroportuale nei diversi scenari considerati.

Più in generale, si evidenziano le seguenti criticità:

- o la valutazione si limita agli inquinanti oggetto della vigente normativa e non prende in considerazione altri inquinanti, ad in particolare al particolato ultrafine, che recenti studi di letteratura associano alle aree limitrofe ad aeroporti. Si veda ad esempio:
  - Westerdahl et al., Atmospheric Environment 2008. *The Los Angeles International Airport as a source of ultrafine particles and other pollutants to nearby communities*
  - Hu et al., Environmental Science & Technology 2009 *Aircraft Emission Impacts in Neighborhood Adjacent to a General Aviation Airport in Southern California*
  - Schürmann et al., Atmospheric Environment 2007 *The impact of NOx, CO and VOC emissions on the air quality of Zurich airport.*

- Hsu et al., 2011 ISEF 22nd Annual Conference, Seoul, Korea, 28 August-1 September 2010, *Spatiotemporal Patterns of Ultrafine Particle Counts and Fine Particle Mass in Neighborhoods Surrounding an Airport*
  - The Danish Ecocouncil 2012 *AIR POLLUTION IN AIRPORTS: Ultrafine particles, solutions and successful cooperation*
- o la valutazione si limita alla stima delle concentrazioni in atmosfera senza minimamente considerare i fenomeni di deposizione al suolo degli inquinanti, ed in particolare quelle di idrocarburi incombusti allo stato solido e gassoso che sono state riconosciute come causa del danno ambientale per la compromissione del bosco nella decisione del Giudice del tribunale di Milano a favore del Sig. Quintavalle
- o Nel commentare i risultati relativi alla massima concentrazione media mobile sulle 8 Ore di CO in corrispondenza delle Centraline di Qualità dell'Aria si sottolinea che l'aumento riscontrato è "non rilevante ai fini del confronto con il previsto parametro di riferimento" e si giustifica tale incremento con il fatto che "aumentano le emissioni in tutte le componenti analizzate all'interno del presente studio, ad eccezione di quelle legate ai GSE in attività sui piazzali per la sosta degli aeromobili".  
E' ben noto che il CO è un inquinante derivante da processi di incompleta combustione. Se i risultati modellistici relativi al CO non destano generano criticità dal punto di vista del rispetto del relativo limite di qualità dell'aria, tuttavia i consistenti incrementi attesi nello scenario futuro 2030 (da 3 a 7 volte rispetto allo Scenario Intermedio) lasciano presupporre altrettanto sensibili incrementi dei livelli di concentrazione di PIC (Prodotti di Incompleta Combustione) tanto allo stato gassoso quanto allo stato solido. Sebbene questi inquinanti non siano specificatamente regolati dalla normativa sulla qualità dell'aria il loro potenziale effetto nocivo su ambiente in generale e salute umana in particolare è documentato.
- o I risultati della stima del 99,8° Percentile delle concentrazioni medie orarie di NOx in corrispondenza delle Centraline di Qualità dell'Aria evidenziano in quasi la totalità dei casi situazioni peggiorative, con gli incrementi maggiori dove i valori sono già notevolmente al di sopra della soglia di riferimento (Ferno e Lonate Pozzolo) o dove divengono molto prossimi alla soglia stessa (Turbigo). Peraltro, in corrispondenza di una delle due sole centraline in cui si stimano riduzioni della concentrazione (Somma Lombardo), per quanto la riduzione sia molto consistente, la soglia di riferimento normativo rimane tuttora ampiamente superata.

Infine, si segnala un grave errore metodologico che caratterizza l'intera valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria. Infatti, i risultati della simulazione modellistica, tanto per lo scenario intermedio quanto per lo scenario finale 2030, sono impropriamente ed erroneamente confrontati con i limiti di qualità dell'aria. I valori di concentrazione stimati devono invece intendersi come aggiuntivi rispetto al fondo esistente e la loro asserita ridotta rilevanza in termini assoluti rispetto ai limiti stessi non ha alcuna valenza in quanto è il complesso delle immissioni (fondo + contributo addizionale stimato) che deve essere utilizzato per il confronto e la verifica del rispetto dei limiti stessi.

Peraltro, il fatto che le sole emissioni associate all'esercizio aeroportuale determinino valori del 99,8° percentile delle concentrazioni medie orarie di NOx determinino il mancato rispetto del limite di qualità dell'aria in corrispondenza di alcune centraline di Qualità dell'Aria più prossime al sedime aeroportuale (Ferno, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo) costituisce di per sé un elemento contrario alla valutazione di compatibilità ambientale.

Alla luce di quanto esposto si chiede di esprimere parere di compatibilità ambientale negativo al Master Plan di Malpensa.

Si porgono i più cordiali saluti.

Il Presidente del Circolo di Legambiente  
Di Gallarate, Emilio Magni

Il Presidente della Delegazione del FAI  
del Seprio, Maria Antonietta Protasoni

I Responsabili ACLI di Zona  
e della città di Gallarate  
Gianni Cattaneo e Ferruccio Boffi  
nostre Associazioni



**LEGAMBIENTE**

**ECOSISTEMA**

***RICREARE LA BRUGHIERA A LAS VEGAS?***

**Riflessioni sull'imminente distruzione della Rete Natura 2000**

**nel Quadrante nord-ovest della Lombardia**

L'idea centrale presentata nella DOCUMENTAZIONE con data NOVEMBRE 2012 all'ALLEGATO 3 "ASPETTI VEGETAZIONALI ED ECOSISTEMICI: EFFETTI E MITIGAZIONI" consiste nella riproduzione della brughiera. L'idea, piuttosto fantascientifica, non viene accompagnata da uno studio di fattibilità, non elenca le risorse economiche necessarie alla realizzazione, né dove reperirle, cita l'esperienza del Parco Pineta, a dire il vero assai poco riuscita per quanto riguarda la riproduttività del "brugo".

Anche fingendo che l'idea presentata da SEA possa essere buona, ci permettiamo di dubitare sulla reale volontà di realizzazione di tale misura compensativa. Ricordiamo che Legambiente ha più volte segnalato, anche nel corso della stessa procedura di VIA, quanto le promesse di mitigazione/compensazione espresse nel 1999, all'apertura di Malpensa 2000, siano rimaste lettera morta, pur essendo sancite dalla Legge Regionale del Piano d'Area di Malpensa del 10 aprile 99.

Purtroppo ci duole osservare che i CHIARIMENTI intendono far credere che un "habitat naturale" possa essere sostituito da un "giardino coltivato". E' a tutti ovvio - e non c'è bisogno di dimostrarlo - che il successo nella conservazione del capitale naturale ricco di biodiversità non potrà mai dipendere dall'abilità del giardiniere nel coltivare aiuole fiorite. Un fatto è realizzare bordure stradali o dar vita ad aree verdi in ambiti degradati favorendo la crescita della flora spontanea, altro è applicare le Direttive Europee che riguardano il nostro caso.

La proposta di ricostruire la brughiera in quattro spazi nei pressi dell'aeroporto non risponde ai criteri di tutela delle aree protette e della biodiversità, su cui l'Unione Europea sta assumendo azioni sempre più incisive, in un panorama generale nel quale l'aggressione al territorio e alle risorse naturali è sempre più grande.

Comprendiamo che molte persone, forse la maggioranza degli italiani, sorridono delle nostre preoccupazioni di salvare la brughiera di Malpensa. Ma per LEGAMBIENTE non si tratta di limitare l'orizzonte ad una visione sciocca e protezionistica del bene naturale in quanto tale. Per

noi contrastare l'espansione di Malpensa significa anche salvaguardare le risorse essenziali utili ad uno sviluppo socio-economico del territorio, oggi sottovalutato e legato:

1. al rilancio della produzione agricola nelle aree a sud dell'aeroporto;
2. alla salvaguardia della qualità paesaggistica necessaria per la crescita di un turismo stagionalizzato o di fine settimana lungo l'asse fluviale;
3. al riconoscimento dell'importanza dei boschi del Gaggio, che dovrebbero lasciare il posto alla terza pista e all'area logistica, ma che invece sono il fulcro di servizi eco- sistemici essenziali per l'area alto milanese e sud-vaesina: la depurazione dell'aria e dell'acqua, la produzione di ossigeno e la minore produzione di anidride carbonica.

Infine segnaliamo che la coerenza complessiva utile alla tutela delle Rete Natura 2000 non viene giustificata e garantita dal pur cospicuo numero di pagine e mappe presenti nei CHIARIMENTI. Lungo il corridoio naturale della Valle del Ticino si è già frammentato moltissimo e costruito troppo, sia in funzione della movimentazione dei passeggeri (infrastrutture di accesso, ferrovia, parcheggi, alberghi, ecc), sia a supporto dell'attività di logistica (capannoni, depositi, terminal per merci).

Ahime possiamo osservare che molte di queste strutture ad oggi sono largamente sottoutilizzate. Sono infatti presenti nel territorio diversi nuovi insediamenti: veri e propri inutili scheletri vuoti, che limitano enormemente il contesto naturale. Attuare il Master Plan significa bloccare definitivamente il corridoio fluviale nella sponda lombarda. Nei circa ottocento metri che separano la terza pista dal Ticino troviamo la 336, l'adiacente viabilità, i capannoni a finalità logistica, le varie reti di confine, i dirupi, i canali. In questa zona critica solo scarsissimi metri di residua naturalità consentono agli animali il passaggio verso nord.

L'area di espansione aeroportuale andrà a comprimere le aree naturali ad est e nord-est addosso alla grande conurbazione di Busto Arsizio e Gallarate, città ancora in fase di espansione per effetto delle folli concessioni edilizie degli anni passati, scelte motivate dalla presunta necessità di crescita demografica, industriale e commerciale, giustificata da Malpensa 2000 e incoraggiate dal Piano d'Area di Malpensa.

Ricordiamo che saranno realizzati il Business Park di Gallarate, la Pedemontana, la 341, il Sempione Bis, il futuro polo ospedaliero. Sono insediamenti ed infrastrutture la cui realizzazione è già autorizzata, che andranno ad occupare spazio presso il centro intermodale Hupac, l'autostrada, la 336, molti ampi quartieri residenziali di recente fabbricazione ed un enorme distretto commerciale.

Altrettanto gravi saranno le ripercussioni sulla funzionalità del corridoio biologico verso nord, dal momento che avremo la presenza di un "tappo Malpensa" che non consentirà agli organismi viventi di compiere i passaggi indispensabili per raggiungere habitat idonei alla vita, spostamenti necessari per sopravvivere ai cambiamenti climatici globali e alle numerose cause locali di origine antropica che provocano la morte degli ecosistemi.

Durante gli anni 2008 e 2009, grazie ad un'azione avviata dalla Provincia di Varese e dalla LIPU

con importanti contributi economici pubblici e privati, ha preso avvio il progetto "La connessione ecologica per la biodiversità" con l'obiettivo di favorire il mantenimento, il miglioramento e la deframmentazione di corridoi ecologici di connessione tra Ticino e Campo dei Fiori (Prealpi varesine). Dagli studi realizzati è poi scaturito il progetto LIFE + TIB – Trans Insubria Bionet, approvato dalla Commissione Europea nell'ambito del bando del 2010, che vede anche la collaborazione della Regione e nuovi finanziamenti di Fondazione Cariplo.

Il progetto Life + TIB ha preso il via nel mese di ottobre 2011 e si concluderà nel mese di ottobre 2015 con la collaborazione di numerosi soggetti attivi: 35 Comuni della Provincia di Varese, 2 Parchi Regionali Lombardi (Ticino e Campo dei Fiori), 2 Ordini professionali della Provincia di Varese (Architetti e Ingegneri), Bird Life Europa e European Foundation Centre. Il progetto consiste in una serie di azioni già previste, che sarebbe lungo qui enumerare e spiegare. In questo contesto è sufficiente segnalare che il Master Plan, frammentando pesantemente l'ecosistema qualche chilometro più a sud, va a demolire una così importante azione da realizzare con finanziamenti europei. E' evidente che l'attenzione della Commissione Europea non potrà mancare e potrà generare nuovi Eu-Pilot.

Effettivamente manca uno strumento di governo per l'intero ecosistema, dal momento che è mancato un processo decisionale sostenuto da una VAS e da una vera Valutazione di Incidenza applicate all'intero Quadrante nord-ovest della Lombardia.

Concludiamo con un'ultima riflessione sulla "Brughiera di Malpensa", la più grande brughiera sopravvissuta presente a sud delle Alpi. A prescindere da un eventuale riconoscimento quale S.I.C., è ormai riconosciuto l'elevato pregio di questo habitat.

Garantirne il grado di conservazione non sarà facile, sia per l'aggressività delle piante alloctone, sia per la funzione sfavorevole del vicino aeroporto, sia per le complesse dinamiche determinate dalle condizioni climatiche ed antropiche generali che colpiscono l'area. Tuttavia la sopravvivenza, ad inizio 2013, di specie floristiche e faunistiche ritenute importanti e persino prioritarie dalla Commissione Europea, ne incoraggiano la conservazione e gli interventi di supporto, con maggiori investimenti da parte delle autorità competenti.



LEGAMBIENTE

## LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA

**Nonostante l'abbondante nomenclatura di flora e fauna presenti nei SIC posti nelle vicinanze dei Malpensa, è del tutto carente o sottovalutata l'incidenza di diversi fattori d'inquinamento e disturbo ambientale,**

Siamo in un Parco. Riteniamo significativi i seguenti fattori:

consumo di suolo,  
frammentazione e perdita degli habitat  
taglio della vegetazione  
impermeabilizzazione del suolo,  
inquinamento dell'acqua reflua e sotterranea,  
inquinamento dell'aria per effetto dei gas di scarico e delle polveri,  
inquinamento acustico, con rumore e vibrazioni,  
inquinamento elettromagnetico, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti,  
inquinamento luminoso, con grave danno all'avifauna (siamo in un corridoio per i migratori, la luce di Malpensa li disorienta),  
inquinamento genetico (immissione di specie vegetali o animali provenienti da altri continenti e pervenute nella grande area cargo)  
elevato rischio di incidenti (esplosioni, incendi, rilascio di sostanze tossiche, incidenti stradali o aerei: siamo in presenza di un'enorme area cargo, tali incidenti sono prevedibili)

La maggior parte di questi fattori d'inquinamento e di rischio non sono presi in considerazione, solo alcuni aspetti sono presi in considerazione ma in modo assai superficiale. Pertanto giudichiamo negativa la valutazione d'incidenza presentata nei Chiarimenti.

Riteniamo importante fare un collegamento con quanto riportato nello stesso sito del Ministero dell'Ambiente a proposito della " **Valutazione di Incidenza nella normativa italiana** "

*Per i piani o gli interventi che interessano siti Natura 2000 interamente o parzialmente ricadenti all'interno di un'area protetta nazionale, la valutazione di incidenza si effettua sentito l'ente gestore dell'area (DPR 120/2003, art. 6, comma 7). **NOTA 1***

*Qualora, a seguito della valutazione di incidenza, un piano o un progetto risulti avere conseguenze negative sull'integrità di un sito (valutazione di incidenza negativa), **si deve procedere a valutare le possibili alternative. NOTA 2** In mancanza di soluzioni alternative, il piano o l'intervento può essere realizzato solo per motivi di rilevante **interesse pubblico** **NOTA 3** e con l'adozione di opportune misure compensative dandone comunicazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (DPR 120/2003, art. 6, comma 9).*

*Se nel sito interessato ricadono **habitat naturali e specie prioritari** **NOTA 4**, l'intervento*

*può essere realizzato solo per esigenze connesse alla salute NOTA 5 dell'uomo e alla sicurezza pubblica, o per esigenze di primaria importanza per l'ambiente, oppure, previo parere della Commissione Europea NOTA 6, per altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (DPR 120/2003, art. 6, comma 10). In tutti gli altri casi (motivi interesse privato o pubblico non rilevante), si esclude l'approvazione. NOTA 7*

#### **NOTA 1**

Sebbene il Parco Ticino non sia un'area protetta nazionale, ma regionale, il fatto che sia il più grande parco fluviale d'Europa, esteso su due regioni e quattro province, lo rende assimilabile, se non per statuto, certamente per importanza naturalistica ad un parco nazionale. Il Parco Lombardo della Valle del Ticino, in tutti gli interventi, ha ribadito l'incidenza negativa del Master Plan.

#### **NOTA 2**

Una vera ricerca delle alternative è del tutto mancante.

#### **NOTA 3**

Il motivo di rilevante interesse pubblico non è affatto dimostrato, se non in ipotesi di megasviluppo assunte come assioma in diversi studi prezzolati da SEA. Al contrario l'aeroporto è in netto declino: proseguire sostenendo il sogno di grandezza costituisce un rischio economico, oltre che ambientale, molto pericoloso. LEGAMBIENTE è più volte intervenuta su questi aspetti (Vedi allegati)

#### **NOTA 4**

E' il caso del Parco Ticino, dove è insediato l'aeroporto, Nell'area di espansione è presente la *Coenonympha oedippus*, considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione.

#### **NOTA 5**

L'attuazione del Master Plan è certamente connessa al danno alla salute

#### **NOTA 6**

L'EU PILOT 1509/10 ha generato una Procedura d'Infrazione tuttora aperta.

#### **NOTA 7**

Chiediamo che il Ministero intervenga ai sensi di legge.

#### **Allegati**

Esposto a Consob in data 27 novembre 2012

Comunicato stampa del 20 dicembre 2012 "I 360 milioni di multa UE alla SEA confermano che lo sbarco n borsa era sbagliato"

Comunicato stampa del 15 gennaio 2013 inerente la diminuzione del traffico a Malpensa

Articolo quotidiano La Prealpina del 30 aprile 2011 dal titolo "Sorpresa: fra i nemici della terza pista ci sono le compagnie aeree"



**LEGAMBIENTE**

spett. Consob  
Sede di Milano  
Via Broletto 7  
20121 Milano

Alla cortese att.ne del Presidente Dott. Giuseppe Vegas

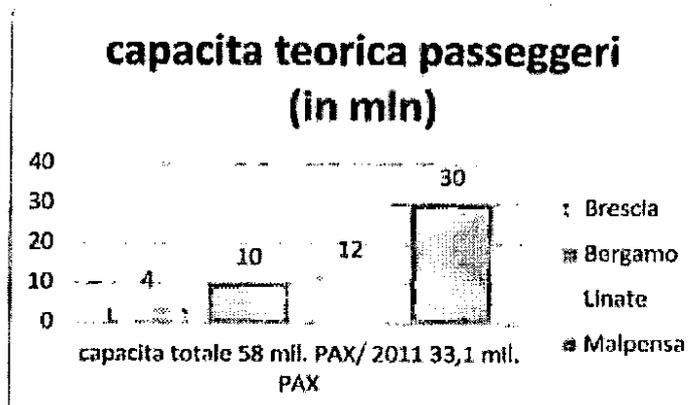
Il Sottoscritto Dario Balotta, nato a Grontardo (CR) il 12-8-1953 e residente in via privata al Campo n 6 Sulzano (BS), in qualità di azionista di Sea n 1 azione ordinaria codice ISIN IT0000418134, e Legambiente Lombardia nella persona della direttrice regionale Barbara Meggetto, nata il 27-02-67 a Cassano Magnago (Va) e residente in via Vecchia Villa 45 a Cassano Magnago (Va), ritengono di dover intervenire nel merito della sottoscrizione iniziale delle azioni (IPO) di Sea, in quanto gli azionisti potrebbero essere danneggiati dalle informazioni parziali e non in linea con l'andamento aziendale fornite dalla stessa Sea.

Il primo, Dario Balotta, in quanto azionista di Sea, Legambiente Lombardia in quanto portatore di interessi diffusi per la tutela dell'ambiente, ritengono parziali le informazioni contenute nel Prospetto Informativo depositato da Sea in data 16 Novembre 2012 relativo all'offerta Globale di Vendita e sottoscrizione, finalizzata all'ammissione alle negoziazioni delle proprie azioni ordinarie sul mercato telematico azionario, la cui pubblicazione è stata autorizzata da Consob lo scorso 14 novembre 2012.

Ad integrazione di quanto contenuto nel prospetto informativo e di quanto appreso dalle dichiarazioni alla stampa di Sea, sarebbe opportuno far conoscere ai potenziali investitori/risparmiatori anche quanto segue:

**1) Traffico: previsioni di crescita irrealistiche**

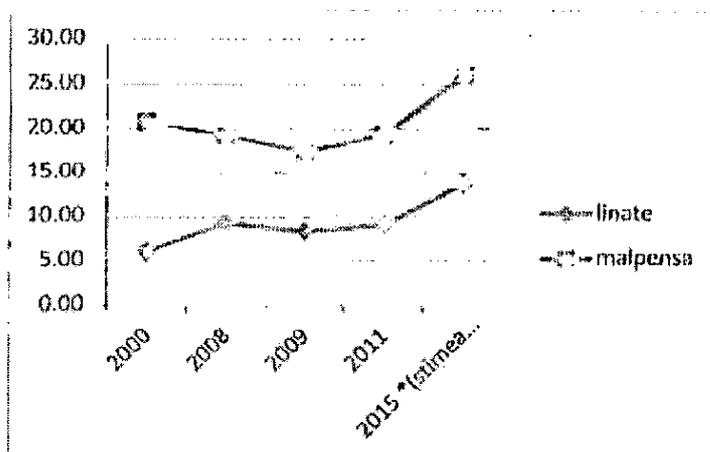
nella tabella 1 viene mostrata l'enorme capacità residua di passeggeri di Malpensa e degli scali lombardi. Nella tabella 2 sono contenute le previsioni irrealistiche e sovrastimate di crescita del traffico passeggeri.



Elaborazione Legambiente

**Tabella n. 1**

### Previsioni irrealistiche di aumento del traffico passeggeri



Elaborazione Legambiente dati Assoaeroporti e Sca

Tabella n. 2

Considerando il trend degli ultimi 12 anni, appare del tutto irrealistica e sovrastimata la previsione di crescita dei passeggeri contenuta nel piano industriale degli scali di Malpensa e Linate pari al 3,8% medio al 2015, cioè fino a quasi 26 milioni di passeggeri a Malpensa e 13,7 milioni a Linate. Inoltre, le previsioni di crescita su Linate sono in contrasto con i limiti di sviluppo dello scalo fissati dal Decreto Bersani ed anche in contrasto con i continui inviti di Sca al trasferimento di voli da Linate a Malpensa.

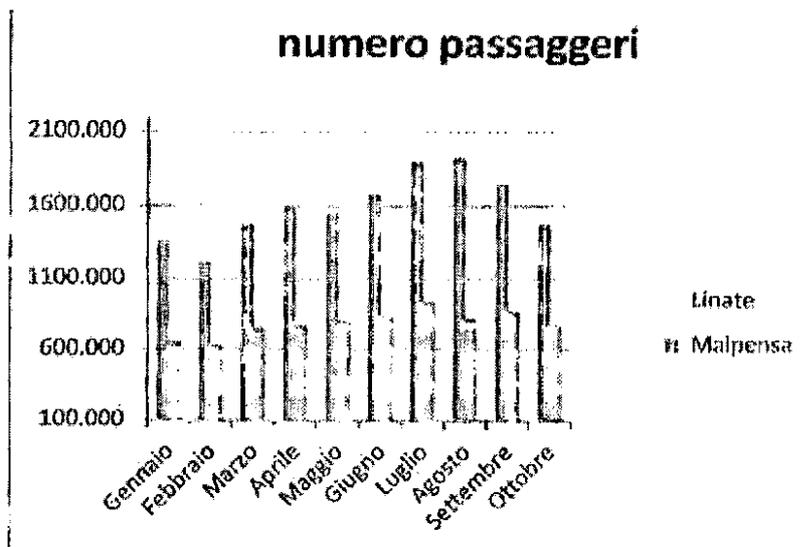
Una consistente ripresa del traffico secondo molti esperti del settore potrà avvenire solo nel 2014 e non è affatto detto che con gli attuali livelli di inefficienza di gestione e i già alti costi tariffari di Linate e Malpensa (in rapporto agli altri scali del nord Italia) si riescano a recuperare quote di traffico che invece è cresciuto esponenzialmente nello scalo di Orio al Serio (Bg) e che potrebbe crescere in quello di Brescia-Montichiari, oggi praticamente sottoutilizzato.

#### 2) Andamento del traffico

Nelle tabelle 3 e 4 si evidenzia che durante il 2012 vi è stata una costante perdita di passeggeri.

Dall'inizio dell'anno fino a settembre, infatti, rispetto allo stesso mese del 2011, complessivamente Malpensa e Linate hanno perso 349.321 passeggeri e 29.374 ton. di merci. La maggior parte di queste perdite si concentra tuttavia a Malpensa che ha perso 573.574 passeggeri e 29.305 ton. di merci nei primi 9 mesi del 2012.

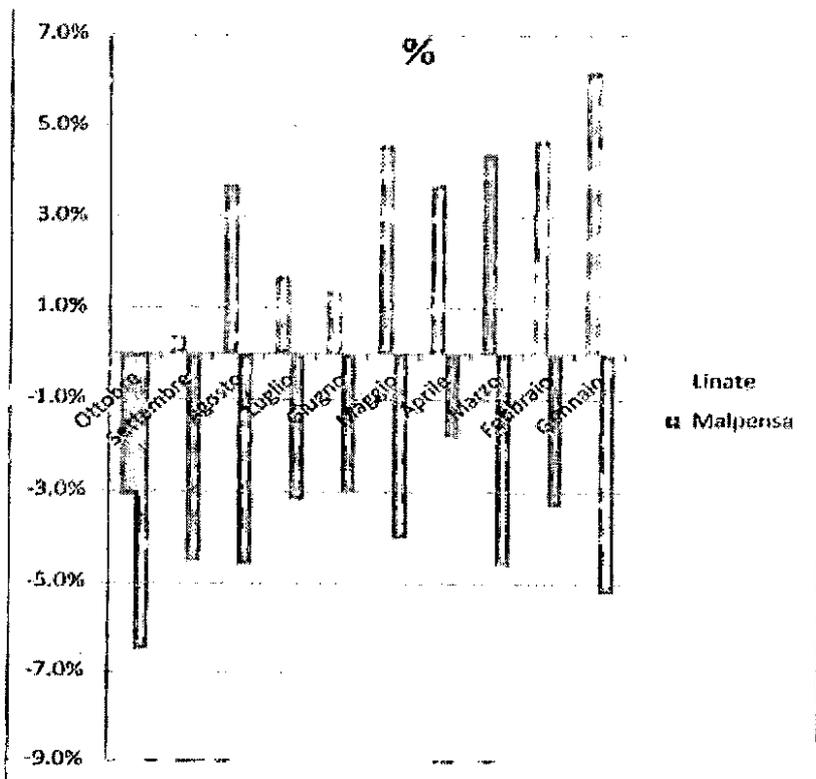
La tenuta dello scalo di Linate ha reso meno traumatico il calo complessivo del traffico, ma ha fatto comunque emergere la grave crisi di ruolo e di prospettiva dell'aeroporto di Malpensa. I risultati di ottobre confermano la perdita di passeggeri a Malpensa, più alta degli altri mesi, con un meno 6,5%, rispetto ad ottobre dello scorso anno. Viene coinvolto dalla crisi anche lo scalo di Linate che registra, per la prima volta nell'anno, un meno 3,1%. Malpensa e Linate complessivamente perdono il 5,4%.



Elaborazione Legambiente dati Assoaeroporti

Tabella n.3

### Andamento % mese per mese 2012 su 2011



Elaborazione Legambiente dati Assoaeroporti

Tabella n.4

## Previsioni di traffico Malpensa 2000

Le previsioni di traffico del 1997 dell'Università di Cranfield erano di 33 milioni di passeggeri al 2003, le successive previsioni dello studio condotto da Oldoni di 34 milioni di passeggeri al 2005. Entrambe si sono rivelate sovrastimate. Così come quelle del Comitato Malpensa2000 parlavano di 143mila nuovi posti di lavoro. **Oggi non si toccano neppure 50 mila addetti con l'indotto.** Inoltre, erano previste oltre 1 milione di ton. di merci trasportate al 2005 e si è arrivati ad un massimo di 486mila ton., meno della metà della previsione iniziale. Infine, lo scalo varesino, deteneva nel 2000 il 74% del traffico degli scali lombardi (cioè di Linate, Brescia e Bergamo) mentre, nel 2010, ha raggiunto solo il 54%.

Sulla base di quanto fin qui esposto ci chiediamo e chiediamo a codesta Autorità di controllo come sia stato possibile concedere a Sea l'ingresso sul mercato azionario in questa fase e se ciò non possa provocare una svalutazione, anziché la valorizzazione di Sea.

Alcuni elementi sembrano essere stati ignorati e/o sottovalutati e altri sopravvalutati nelle informazioni rilasciate dalla controllata del Comune di Milano. Ne citiamo alcune:

a) da 4 anni Sea (Sea Gestore e Sea Handling) è in cassa integrazione ed è già stato programmato il 5° anno;

b) sono previste maggiori entrate, per effetto dell'aumento delle tariffe del 30%, ma questi aumenti autorizzati nel Contratto di Programma sono stati impugnati davanti al Tar da ben 6 (sei) ricorsi di compagnie aeree italiane e straniere. Logica vorrebbe l'adozione di un meccanismo di price-cap: solo dopo aver realizzato gli investimenti ed ottenuti risultati di maggior efficienza e qualità si provvede a far scattare gli aumenti tariffari. Inoltre, la realizzazione di alcuni investimenti sono già stati ritenuti inutili anche dai vettori presenti a Malpensa, in particolare la realizzazione della terza pista;

c) i vettori potrebbero realizzare qualche modesto investimento allo scalo di Linate, che è stato completamente abbandonato in questi anni ma che ha "salvato" Sea dal crollo di Malpensa e dal debubbing di Alitalia;

d) Sea è sotto indagine dalla UE per aiuti di Stato alla sua controllata Sea Handling che potrebbe comportare l'applicazione di una multa milionaria alla società;

e) nel 2011 Sea con un fatturato di 522,8 milioni di euro aveva debiti totali pari a 824,7 milioni di euro (cfr Sole24 ore);

f) metà del traffico di Malpensa è nelle mani di due vettori, Alitalia (AZ) e easyJet. Vi è dunque una estrema dipendenza dei ricavi da traffico con l'aggravante di una compagnia di bandiera, l'Alitalia, di nuovo in grave crisi. Si conta pertanto su ricavi incerti mentre i margini di ricavo del 35% dei passeggeri di Malpensa, quelli della low cost inglese, sono inferiori a quelli delle altre compagnie tradizionali. In altri termini, una fetta di traffico aereo sempre più in crescita è costituita da un traffico "povero", ossia che utilizza poche strutture aeroportuali, tipico delle compagnie low cost;

g) nell'attuale contesto appare poco credibile l'utilizzo di una parte delle maggiori entrate per nuove acquisizioni tendenti ad unire gli scali del nord-est (Bergamo e Verona). In primo luogo perché solo qualche anno fa Sea (con lo stesso Presidente) ha venduto il 19% di Sacho Spa, passando dal 49% al 30% delle quote azionarie. In secondo luogo perché la forte posizione conquistata sul mercato dello scalo di Bergamo non verrà facilmente messa in comune con altri.

### **3) Politiche industriali e contratto di programma**

A questo punto c'è da chiedersi a cosa servono nuovi grandi investimenti su Malpensa se le due piste attuali e i terminal passeggeri e merci sono sottoutilizzati. Gli investimenti previsti sembrano ingiustificati viste le capacità residue, particolarmente elevate, dello scalo di Malpensa.

Le prospettive di crescita al 2015 di Malpensa, previste nel Contratto di Programma SEA-Enac, 26 milioni di passeggeri e 482 mila tonnellate di merci sono da ritenersi irrealistiche e sovrastimate e pertanto non giustificano né la terza pista né il nuovo maxi polo logistico nello scalo della brughiera, che, insieme, consumerebbero 440 ettari di suolo del Parco della Valle del Ticino snaturando il parco stesso e creando una nuova insanabile ferita.

È bene ricordare che già nel 2007, senza terza pista e senza il terzo satellite, Malpensa aveva raggiunto comodamente quasi 24 milioni di passeggeri e 486 mila tonnellate di merci, per passare nel 2011 a 19,3 milioni e, per non riuscire a raggiungere, alla fine del 2012, neppure i 19 milioni di passeggeri.

Non solo, attualmente lo scalo ha parecchie capacità residue che lo potrebbero portare a quasi 30 milioni di passeggeri se venissero sfruttate e ben gestite le strutture attualmente esistenti. Sembra infatti che non sia stato valutato in pieno l'abbandono dello scalo da parte di Lufthansa Italia, Klm ed Air France e neppure che la domanda di trasporto aereo in questi anni si è posizionata su Bergamo (portandolo quasi al collasso) o che i vettori potrebbero contare sullo scalo inutilizzato di Brescia-Montichiari (da molti considerata la terza pista naturale di Malpensa) dove esiste un piano d'arca e sono state mantenute zone di rispetto dalle abitazioni.

**Appare del tutto inspiegabile che, a 12 anni dall'inaugurazione di Malpensa 2000 costato ai contribuenti italiani 1,5 mld. di euro, siano già necessari ulteriori investimenti per 1,1 mld di euro così come previsto dal Contratto di Programma.**

**Sembra che prevalgano altre logiche aziendali, con la trasformazione di Sea in azienda dai tratti immobilizzatori più che trasportistici.**

Con il mercato finanziario depresso e la recessione ancora in atto, sorprende ancor di più che Sea, in condizioni oggettivamente perdenti, sfidi il mercato finanziario, non prevedendo un rinvio dell'ingresso in Borsa.

### **CONCLUSIONI**

**Pertanto, i Sottoscritti Dario Balotta e Legambiente Lombardia nella persona di Barbara Meggetto, al fine di evitare un possibile danno agli eventuali risparmiatori/sottoscrittori dalla messa in vendita delle azioni, considerando quanto sopra esposto, chiedono che la Consob avvii una procedura atta alla verifica dei dati contenuti nel prospetto informativo.**

Milano 27 Novembre 2012

Dario Balotta  
Azionista

Barbara Meggetto  
Direttrice Legambiente Lombardia



**LEGAMBIENTE**

Milano, 20 dicembre 2012

Comunicato stampa

### **I 360 milioni di multa UE alla Sea confermano che lo sbarco in borsa era sbagliato**

**Legambiente: "Ora si fermino per sempre anche i progetti sbagliati come la terza pista e maxi ampliamento della cargo-city"**

La multa di 360 milioni è arrivata: la UE ha punito in maniera forte la Sea per gli aiuti di Stato che la società ha girato alla sua controllata Sca Handling. Questa sanzione era purtroppo nell'aria - dichiara **Dario Balotta, responsabile trasporti Legambiente Lombardia** - tanto che già nel nostro esposto depositato alla Consob due settimane fa avevamo denunciato le gravi carenze informative contenute nel prospetto informativo per lo sbarco di Sea in borsa, e avevamo scritto che la società era sotto indagine da parte della UE. Il mercato, infatti, non era stato informato neppure di questa tegola che stava per cadere sulla Sea nonostante il management fosse formalmente al corrente della procedura. Volevamo quindi mettere sull'avviso i potenziali risparmiatori che, oltre alle stime di crescita del traffico sovrastimate, mancavano dati decisivi utili per avere un quadro veritiero dello stato di salute degli aeroporti milanesi".

Come l'inutilità della terza pista e del maxi ampliamento della cargo-city che cementificherebbero 440 ettari di parco del Ticino. Legambiente ricorda che l'obiettivo principale di Sea e del suo azionista principale, il Comune di Milano, deve essere quello di utilizzare meglio il nuovo terminal 1 (quello di Malpensa 2000), oggi semivuoto, visto che nel mese di novembre scorso ha movimentato solo 790 mila passeggeri mentre assieme i vecchi scali di Linate e di Malpensa terminal 2 hanno movimentato 1.110 mila passeggeri (674 mila a Linate e 440 mila al terminal 2). In pratica negli scali "decropani" di Linate e del terminal 2, dove non sono previsti investimenti e le manutenzioni son state fatte con il contagocce, si sviluppa il 58% del traffico complessivo di Sea mentre nel nuovo terminal 1 si sviluppa solo il 42% del traffico passeggeri. "A nulla serve ora il vittimismo di Sea che non ritiene imparziale il provvedimento della Ue. Proprio ieri infatti è stata comminata una multa di 61 milioni di euro anche alle ferrovie francesi (SNCF) dall'antitrust transalpino".

*L'Ufficio stampa Legambiente Lombardia 02 87386480 - 349 1074971 - 393 9283998*



## LEGAMBIENTE

Cala il traffico (Malpensa -4%, Linate +1,3%, Sistema -2,3%) anche nel 2012 ma aumentano le capacità operative della nuova Malpensa (+50%) con il terzo satellite, costato 300 milioni appena inaugurato.

Continua l'irragionevole politica della Sea degli investimenti su Malpensa tesi a giustificare il master plan da 1,3 mld che contiene una terza inutile pista e la maxi area cargo. Neppure nelle più rosee prospettive di sviluppo, legate all'Expo 2015, si giustifica una tale mole di investimenti, che comporta un consumo di ben 440 ettari di verde nel parco del Ticino.

Come per il terzo satellite, anche la terza pista non trova alcuna giustificazione visto che le due attuali sono utilizzate al 40% delle loro capacità. Lo smacco del mancato sbarco in borsa di Sea, bocciata anche dal mercato, oltre che dai passeggeri non ha insegnato niente al Comune di Milano e al management di Sea. Le prospettive economiche restano di recessione anche per quest'anno con una aggravante, che secondo gli analisti questo sarà l'anno della crisi di Alitalia ed i suoi effetti maggiori si riverseranno negativamente proprio sugli aeroporti di Malpensa e Linate oltre, ancora, sui contribuenti. Non solo ma quest'anno si è chiuso con un lieve incremento dei ricavi ed Ebitda, che sarà verrà cancellato dall'aumento dei costi di gestione provocato dall'apertura del terzo satellite. Non solo aumenterà il senso di desolazione del nuovo scalo e si abbasseranno i margini operativi di Sea. Disaggregando poi i dati del traffico sostenuto dallo scalo di Malpensa emerge che il terminal 1, cioè la nuova aerostazione inaugurata nel 1998 dopo aver speso 1,5 mld, ha sostenuto nel 2012 un volume di traffico pari a 12,5 mil passeggeri, l'8,3% in meno rispetto allo scorso anno, mentre il vecchio terminal 2, che sta cadendo a pezzi, con 5,8 milioni passeggeri è cresciuto ancora lo scorso anno del 6,7%. In sostanza il più grande investimento infrastrutturale italiano del secolo scorso, perde traffico a ritmi consistenti e solo grazie al Forlanini e alla "vecchia" Malpensa T2 le cose non vanno peggio. Sui 28.148.847 passeggeri di tutto il sistema aeroportuale (Linate + Malpensa T1 + Malpensa T2) solo il 44% utilizza il nuovo Terminal 1. Linate (34%) e Malpensa T2 (22%) assieme con un superbo 56% costituiscono l'ossatura a 13 anni di distanza del traffico passeggeri di Sea e la sua salvezza economica.

Traffico Sea 2012	traffico Sea 2011
Sistema (T1 + T2 + Linate) 27.504.824 (-2,3%) passeggeri	28.148.847 passeggeri
Malpensa Terminal 1 12.464.071 (-8,3%) passeggeri	13.589.105 passeggeri
Malpensa Terminal 2 5.865.134 (+6,7%) passeggeri	5.497.993 passeggeri
Linate 9.175.619 (+1,3%) passeggeri	9.061.749 passeggeri

Dario Balotta  
Responsabile trasporti Legambiente della Lombardia

Milano 15 gennaio 2013  
cell 3356361874

# LPINA

30 Aprile 2011 - Euro 1,00

D.L. 15/01/2001 (art. 1) / 27/02/2001 (art. 1), n. 46/01

Una copia gratuita di questo giornale è  
fornita a chi si iscrive al servizio

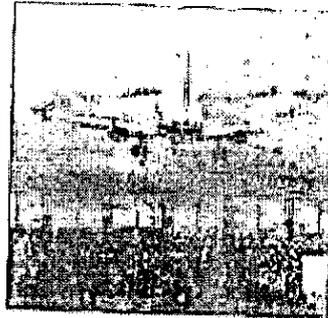
Notizie  
di Borsa  
e di  
Tutti i  
giorni

Ftse Ita All Share	23.139	+ 0,21	Franco Sv	0,7772	+ 0,68
Ftse Mib	22.417	+ 0,17	Sterlina	1,1215	- 0,33
Dollaro	0,6729	- 0,44	Yen	0,8287	+ 0,25

## Il rappresentante di Airline al convegno: «Meglio Linate» Le compagnie contro la terza pista

MALPENSA - Contro la terza pista ci sono anche le compagnie aeree. La sorprendente rivelazione è arrivata ieri durante il seminario organizzato nella sede del Parco del Ticino di Tornavento per voce di Osvaldo Ganarino, rappresentante lombardo dell'Airline operator Committee (associazione che riunisce le compagnie aeree). «E' Linate per noi la terza pista», ha detto, lasciando di stucco la platea.

Gabriele Ceresa a pagina 21



# Progetto cassato. Per raggiungere servirebbero 20 minuti di rullaggio in più, con sprechi di tempo e carburante. Ancora più per sorpresa: fra i nemici della terza pista ci sono le compagnie

## Patto territoriale per lo sviluppo sostenibile e l'ambiente

**LIVARTE, POZZOLO.** - È empiatico il fronte ecologista (Frat. Viv. Legambiente e Italia Nostra) nell'opposizione alla terza pista che il contratto di programmazione di Sog. prevede nel 2015. Sono proprio i pochi gli sfioranti e troppo grandi le insicuranze che potrebbero scindere il territorio e porlo questo a omesse. A Ferrara - La proposta di un nuovo piano territoriale che garantirà sicurezza ambientale, quanto meno comune dall'area aeroportuale di Comandà e Penonole, le compagnie aeree ed essere al Parco del Ticino, ha spinto per gli organizzatori Maurizio Rivella. «Serve una vera e propria pausa di riflessione, siamo per lo sviluppo sostenibile, c'è bisogno di fare un contratto di programma per realizzare gli investimenti e ridurre gli impatti».

**Dario Zolneri.** Il piano di sviluppo della società Sog. e contraddittorio in quanto dovrebbe prevedere nel 2015 vendite di milioni di passeggeri nella scala della regione e ben 800 mila tonnellate di merci. «Nel 2017, prima dell'apertura di Alghero, i passeggeri erano 24 milioni. Mettendo in conto di 1400, insomma con un'entropia di 1400, i passeggeri di oltre 100 mila, la situazione se la si ripropone al di là del 2010 quando - a causa dell'asfalto - il numero di passeggeri di Malpensa sarà pari solo a 18 milioni e 900 mila. Un piano ambizioso che si confronta con un'investimento a verde di Malpensa e come è stato. L'unico - «Il piano è finalizzato all'aumento delle tariffe ed alla terza pista che agevolerebbe la quotazione di borsa di Sog.», attacca Rivella. «C'è poi l'aspetto di un'altra emergenza. Ovvero

quella lavorativa. I posti di lavoro nella via est indotto sono 40 mila. Nel calcolo di un'occupazione passeggeri dovrebbero essere 47 mila. Senza dimenticare che anni sono posti privati e industriali con implicazioni di fragilità sociale. È poi il fondo di Balerna. «Quest'anno Sog. ha chiuso con tanti milioni di utili generati dalla cassa integrazione». Circa 2010 ha raccolto circa 500 addetti.

**Favoglio.** Che la terza pista sia inviata ha fatto numeri alla mano. Il progetto trasportato Alghero de Bernini. Che riguarda come a Malpensa. Le due piste distanti sono 300 metri sono troppo vicine con gli effetti del tuo possono aumentare e decollare contemporaneamente. Impiegato il contratto con Malpensa: qui una pista da 3,4 milioni di passeggeri, in progetto 12.

**Maurizio Bertelli.** Malpensa - Contro la terza pista ci sono le compagnie aeree che vogliono su Malpensa. La sorprendente rivelazione arriva dai vertici di Sog. che si riuniscono nella sede del Parco del Ticino di Formigona per voce di Carlo Caramello, rappresentante lombardo dell'Alghero operator. Comparsa l'associazione che riunisce le compagnie aeree. «È l'incarico per noi a terza pista, ha detto, lasciando di nuovo il piano. «Anche se la stessa d'incarico per un'infrastruttura che così come è fatta e per dove è posizionata non serve. Solamente per raggiungere gli aerei sprecando un sacco di carburante, servono ma pochi minuti di rullaggio in più. Giustamente, ha sottolineato soprattutto la contrarietà di Bayer, basata al Terminal 2. Arrivato in pista, per la compagnia non così inglese, sarà in pratica un viaggio nel viaggio».

«Già oggi con due piste parallele - ha proseguito - il rullaggio è un problema. Quando si ha il consenso (vedo di Traverso, ndr) si bloccano in pratica i rullaggi. E la terza pista viene fatta a livello operativo. Qualche disguido nel 1985, geniale e perché aveva un senso, una verde cassata dal Parco».

Garantito ha inoltre risposto al vicepresidente di Consorzio Ticino Marson, sul perché gli aerei



Salvatore Rivella. Da Bernini

non dispongono con i prezzi alti. In pratica è impossibile a terra, che sono costati decine di milioni. Tra il pubblico Aspesi (Carzano), Cia e Maci Reggio (Cicasso) istruttori di Penstio Turiga e Nossate. As sorge Malpensa (Ber...

# Aggio in più, con sprechi di tempo e carburante. Ancora più penalizzato il T2

## Za pista ci sono le compagnie aeree

### ambiente

postati di lavoro e voli sono 40 mila. Nel rapporto degli imprenditori chimici, i costi sono aumentati del 10 per cento. «Questi anni i costi sono aumentati del 10 per cento», dice il presidente della Cna, Antonio Di Pietro. «I costi sono aumentati del 10 per cento», dice il presidente della Cna, Antonio Di Pietro.

**MALPENSA** - Conora la terza pista ci sono anche i vertici che volano su Malpensa. La sorprendente rivelazione è arrivata ieri durante il seminario organizzato nella sede del Parco del Ticino di Tremezzina per voci di Osvaldo Garimato, rappresentante lombardo dell'Aviazione Generale, e Giuseppe Invernizzi, presidente dell'Aviazione Generale. «L'attuale per noi la terza pista», ha detto, lasciando di stucco la platea. «A noi che cosa serve? La pista è per dove è posizionata non serve. Soltanto per raggiungere gli aerei sarebbe un sacco di carburante». Garimato ha sottolineato soprattutto la contropartita di Fasola basata al vertice di Arrivano in pista, per la compagnia low cost inglese sarà in pista, con un viaggio del viaggio.

«Ora oggi con due piste parallele — ha proseguito — il paravento dell'Acc — quando si ha il vento sventolante di lavoro, non si blocca in parallela, un cambio di direzione nella e nelle operazioni. Questo dispendio del 1983, diventato e cordati aveva un senso, ma venne cessata dal Parco».

Garimato ha inoltre risposto al vicepresidente di Caserote Tiziano Marson, sul perché gli aerei



Balata, Rivolta, De Emanuele e Garimato

non ripartono con precisione le loro assegnazioni. «In Italia è impossibile, neanche i lavoratori e terra, che sarà costosa. E nessuno vuole spendere». Tra i pubblici anche i sindaci Mario Aspesi (Carraro), Claudio Motta (Voghera) e Mario Reggio (Gossolengo), oltre a diversi altri: Giancarlo di Pombia, Mottarone, Vanzaghello, Turbigo e Nossate Asserò; tra i comitati su cui sono Malpensa (Ferro, Lomene e Soriani).

Gabriele Coresi