



**UNIONE COMITATI COMPENSORIO  
MALPENSA  
PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE E DELLA  
SALUTE**

21013 Gallarate (VA) - Via Checchi, 21

Registrato a Gallarate il 07.05.1999 - n. 3168 - serie 3



**unicomal@tin.it**

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

Gallarate, 13 febbraio 2013

**E.prot DVA-2013-0004457 del 20/02/2013**

SPETT.LE

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

OGGETTO: Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale del "Nuovo Masterplan  
Aeroportuale dell'Aeroporto di Malpensa" e successive Integrazioni e Chiarimenti

Si allegano N. 1 osservazione di UNI.CO.MAL. Lombardia e N. 8 osservazioni di cittadini.

Grazie per la cortese attenzione

Distinti saluti

UNI.CO.MAL. Lombardia  
Il Presidente  
Beppe Balzarini



A.C.L.I. zona Gallarate - Ambiente e Solidarietà di Gallarate - Centro Maccacaro - Comitato di Tutela Ambiente e Salute Pubblica di Comabbio - Comitato di Tutela Ambiente e Salute Pubblica di Sesto Calende - Comitato Difendere Somma - Comitato Ferno 2000 - Comitato Golasecchese - Comitato per la Tutela del Basso Verbano (Angera, Ispra, Mercallo, Sesto Calende, Taino, Vergiate) - Comitato Vivere a Coarezza - Legambiente di Gallarate - Medicina Democratica - III Circoscrizione di Gallarate - Cittadini dei Comuni di: Angera, Arsago Seprio, Busto Arsizio, Casorate Sempione, Ferno, Gallarate, Golasecca, Ispra, Mercallo, Sesto Calende, Somma Lombardo, Taino, Vergiate, Vizzola Ticino

SESTO CALENDE 12/02/2013

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

**OGGETTO : Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i.  
relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa.  
Osservazioni alle Integrazioni Volontarie di SEA "Chiarimenti" di Novembre 2012**

In data 18.12.2012 è stata pubblicata la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa avviata a Maggio 2011 e successivamente integrata a Giugno 2012.

Sia in occasione della presentazione dello Studio di Impatto Ambientale che delle successive Integrazioni Volontarie, Comuni, Enti Pubblici, Associazioni, Comitati, Parchi e soprattutto moltissimi Cittadini hanno inviato migliaia di osservazioni per contestare le inesattezze e le omissioni contenute nello studio presentato da SEA.

L'anomala procedura di VIA adottata da SEA, con ripetute aggiunte volontarie di documentazione a seguito delle puntuali e documentate osservazioni dei soggetti interessati, evidenzia una grave insufficienza d'impostazione del progetto.

E' indiscutibile che la proposta del nuovo Master Plan di Malpensa sia stata viziata fin dall'origine da approssimazione, superficialità, carenze e omissioni nella presentazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare correttamente la realtà del territorio interessato e le ricadute che il progetto avrebbe su di esso.

La ripresentazione periodica di enormi integrazioni volontarie, portata avanti all'interno di un percorso di VIA così complicato ed estenuante, evidenzia qualcosa di più di semplici carenze di progetto.

E' palese che il tentativo di ricomporre un po' per volta un quadro credibile della situazione territoriale non sia il risultato di incapacità progettuale, ma faccia parte di un chiaro tentativo di SEA di anteporre i propri interessi aziendali ai diritti dei cittadini e del territorio che ospita l'aeroporto.

E' più che evidente che la scelta di SEA è stata quella di fissare fin dall'inizio i propri obiettivi e su di essi realizzare un progetto territoriale, aggiustando "strada facendo" le carenze del progetto mediante la presentazione di integrazioni volontarie, mettendo di volta in volta delle "pezze" ai problemi evidenziati dalle osservazioni e ricercando solo a posteriori un falso equilibrio con il territorio interessato.

Il metodo adottato da SEA, di valutare "al contrario" un progetto d'importanza nazionale, come quello dell'aeroporto di Malpensa è decisamente scorretto oltre che offensivo nei confronti del procedimento stesso di Valutazione d'Impatto Ambientale.

La Valutazione di Impatto Ambientale sul Master Plan di Malpensa è caratterizzata da continue correzioni, atte a giustificare a posteriori un progetto sbagliato, che hanno come unico risultato quello di generare un quadro sempre più confuso del difficile rapporto fra l'aeroporto e il territorio che la ospita (in alcuni passaggi SEA arriva addirittura a smentire completamente quanto inizialmente affermato nel SIA e nelle integrazioni volontarie).

Le ennesime integrazioni ("Chiarimenti" di Novembre 2012) non aggiungono nulla di nuovo a quanto già riportato nelle documentazioni precedentemente inviate al Ministero, al contrario evidenziano l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni dei soggetti interessati.

Essendo un progetto dunque, per stessa ammissione del proponente, carente o impreciso tale da necessitare integrazioni ed approfondimenti periodici, sarebbe certamente auspicabile un ritiro formale del progetto stesso ed una sua completa riformulazione e ripresentazione.

Per tutto quanto sopra, unitamente alle argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del Luglio 2011, dell'Agosto 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che qui si ribadiscono integralmente riconfermate, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

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

Distinti Saluti

*Maria Alberta Pedroni*

Cognome PEDRONI Nome MARIA ALBERTA

Nato a MILANO (  ) il 05/06/1951

Residente a SESTO CALENDE ( VA ) in GRAMSCI 1 n°.....

Gallarate 12/01/2013

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

**OGGETTO : Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i.  
relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa.  
Osservazioni alle Integrazioni Volontarie di SEA "Chiarimenti" di Novembre 2012**

In data 18.12.2012 è stata pubblicata la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa avviata a Maggio 2011 e successivamente integrata a Giugno 2012.

Sia in occasione della presentazione dello Studio di Impatto Ambientale che delle successive Integrazioni Volontarie, Comuni, Enti Pubblici, Associazioni, Comitati, Parchi e soprattutto moltissimi Cittadini hanno inviato migliaia di osservazioni per contestare le inesattezze e le omissioni contenute nello studio presentato da SEA.

L'anomala procedura di VIA adottata da SEA, con ripetute aggiunte volontarie di documentazione a seguito delle puntuali e documentate osservazioni dei soggetti interessati, evidenzia una grave insufficienza d'impostazione del progetto.

E' indiscutibile che la proposta del nuovo Master Plan di Malpensa sia stata viziata fin dall'origine da approssimazione, superficialità, carenze e omissioni nella presentazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare correttamente la realtà del territorio interessato e le ricadute che il progetto avrebbe su di esso.

La ripresentazione periodica di enormi integrazioni volontarie, portata avanti all'interno di un percorso di VIA così complicato ed estenuante, evidenzia qualcosa di più di semplici carenze di progetto.

E' palese che il tentativo di ricomporre un po' per volta un quadro credibile della situazione territoriale non sia il risultato di incapacità progettuale, ma faccia parte di un chiaro tentativo di SEA di anteporre i propri interessi aziendali ai diritti dei cittadini e del territorio che ospita l'aeroporto.

E' più che evidente che la scelta di SEA è stata quella di fissare fin dall'inizio i propri obiettivi e su di essi realizzare un progetto territoriale, aggiustando "strada facendo" le carenze del progetto mediante la presentazione di integrazioni volontarie, mettendo di volta in volta delle "pezze" ai problemi evidenziati dalle osservazioni e ricercando solo a posteriori un falso equilibrio con il territorio interessato.

Il metodo adottato da SEA, di valutare "al contrario" un progetto d'importanza nazionale come quello dell'aeroporto di Malpensa è decisamente scorretto oltre che offensivo nei confronti del procedimento stesso di Valutazione d'Impatto Ambientale.

La Valutazione di Impatto Ambientale sul Master Plan di Malpensa è caratterizzata da continue correzioni, atte a giustificare a posteriori un progetto sbagliato, che hanno come unico risultato quello di generare un quadro sempre più confuso del difficile rapporto fra l'aeroporto e il territorio che la ospita (in alcuni passaggi SEA arriva addirittura a smentire completamente quanto inizialmente affermato nel SIA e nelle integrazioni volontarie).

Le ennesime integrazioni ("Chiarimenti" di Novembre 2012) non aggiungono nulla di nuovo a quanto già riportato nelle documentazioni precedentemente inviate al Ministero, al contrario evidenziano l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni dei soggetti interessati.

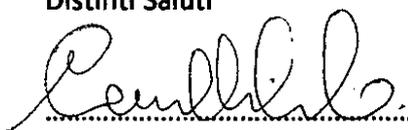
Essendo un progetto dunque, per stessa ammissione del proponente, carente o impreciso tale da necessitare integrazioni ed approfondimenti periodici, sarebbe certamente auspicabile un ritiro formale del progetto stesso ed una sua completa riformulazione e ripresentazione.

Per tutto quanto sopra, unitamente alle argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del Luglio 2011, dell'Agosto 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che qui si ribadiscono integralmente riconfermate, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

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

Distinti Saluti



Cognome COLOMBO Nome CAVILLA

Nato a VA NESE (VA) il 19/12/1956

Residente a GALLARATE (VA) in VIA XX SETTEMBRE 19

Golloroti 12/2/013

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

**OGGETTO : Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i.  
relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa.  
Osservazioni alle Integrazioni Volontarie di SEA "Chiarimenti" di Novembre 2012.**

In data 18.12.2012 è stata pubblicata la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa avviata a Maggio 2011 e successivamente integrata a Giugno 2012.

Sia in occasione della presentazione dello Studio di Impatto Ambientale che delle successive Integrazioni Volontarie, Comuni, Enti Pubblici, Associazioni, Comitati, Parchi e soprattutto moltissimi Cittadini hanno inviato migliaia di osservazioni per contestare le inesattezze e le omissioni contenute nello studio presentato da SEA.

L'anomala procedura di VIA adottata da SEA, con ripetute aggiunte volontarie di documentazione a seguito delle puntuali e documentate osservazioni dei soggetti interessati, evidenzia una grave insufficienza d'impostazione del progetto.

E' indiscutibile che la proposta del nuovo Master Plan di Malpensa sia stata viziata fin dall'origine da approssimazione, superficialità, carenze e omissioni nella presentazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare correttamente la realtà del territorio interessato e le ricadute che il progetto avrebbe su di esso.

La ripresentazione periodica di enormi integrazioni volontarie, portata avanti all'interno di un percorso di VIA così complicato ed estenuante, evidenzia qualcosa di più di semplici carenze di progetto.

E' palese che il tentativo di ricomporre un po' per volta un quadro credibile della situazione territoriale non sia il risultato di incapacità progettuale, ma faccia parte di un chiaro tentativo di SEA di anteporre i propri interessi aziendali ai diritti dei cittadini e del territorio che ospita l'aeroporto.

E' più che evidente che la scelta di SEA è stata quella di fissare fin dall'inizio i propri obiettivi e su di essi realizzare un progetto territoriale, aggiustando "strada facendo" le carenze del progetto mediante la presentazione di integrazioni volontarie, mettendo di volta in volta delle "pezze" ai problemi evidenziati dalle osservazioni e ricercando solo a posteriori un falso equilibrio con il territorio interessato.

Il metodo adottato da SEA, di valutare "al contrario" un progetto d'importanza nazionale come quello dell'aeroporto di Malpensa è decisamente scorretto oltre che offensivo nei confronti del procedimento stesso di Valutazione d'Impatto Ambientale.

La Valutazione di Impatto Ambientale sul Master Plan di Malpensa è caratterizzata da continue correzioni, atte a giustificare a posteriori un progetto sbagliato, che hanno come unico risultato quello di generare un quadro sempre più confuso del difficile rapporto fra l'aeroporto e il territorio che la ospita (in alcuni passaggi SEA arriva addirittura a smentire completamente quanto inizialmente affermato nel SIA e nelle integrazioni volontarie).

Le ennesime integrazioni ("Chiarimenti" di Novembre 2012) non aggiungono nulla di nuovo a quanto già riportato nelle documentazioni precedentemente inviate al Ministero, al contrario evidenziano l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni dei soggetti interessati.

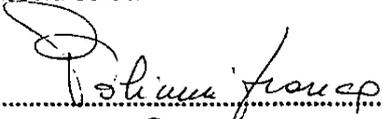
Essendo un progetto dunque, per stessa ammissione del proponente, carente o impreciso tale da necessitare integrazioni ed approfondimenti periodici, sarebbe certamente auspicabile un ritiro formale del progetto stesso ed una sua completa riformulazione e ripresentazione.

Per tutto quanto sopra, unitamente alle argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del Luglio 2011, dell'Agosto 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che qui si ribadiscono integralmente riconfermate, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

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

Distinti Saluti

  
.....

Cognome ..... POLIMENI ..... Nome ..... FRANCA .....

Nato a ..... GALLARATE ..... (VA.) il 22/4/54 .....

Residente a ..... GALLARATE ..... (VA.) in ..... VIA LARIO ..... n° 1

SOMMA L. R. 02/2013

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

**OGGETTO : Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i.  
relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa.  
Osservazioni alle Integrazioni Volontarie di SEA "Chiarimenti" di Novembre 2012**

In data 18.12.2012 è stata pubblicata la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa avviata a Maggio 2011 e successivamente integrata a Giugno 2012.

Sia in occasione della presentazione dello Studio di Impatto Ambientale che delle successive Integrazioni Volontarie, Comuni, Enti Pubblici, Associazioni, Comitati, Parchi e soprattutto moltissimi Cittadini hanno inviato migliaia di osservazioni per contestare le inesattezze e le omissioni contenute nello studio presentato da SEA.

L'anomala procedura di VIA adottata da SEA, con ripetute aggiunte volontarie di documentazione a seguito delle puntuali e documentate osservazioni dei soggetti interessati, evidenzia una grave insufficienza d'impostazione del progetto.

E' indiscutibile che la proposta del nuovo Master Plan di Malpensa sia stata viziata fin dall'origine da approssimazione, superficialità, carenze e omissioni nella presentazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare correttamente la realtà del territorio interessato e le ricadute che il progetto avrebbe su di esso.

La ripresentazione periodica di enormi integrazioni volontarie, portata avanti all'interno di un percorso di VIA così complicato ed estenuante, evidenzia qualcosa di più di semplici carenze di progetto.

E' palese che il tentativo di ricomporre un po' per volta un quadro credibile della situazione territoriale non sia il risultato di incapacità progettuale, ma faccia parte di un chiaro tentativo di SEA di anteporre i propri interessi aziendali ai diritti dei cittadini e del territorio che ospita l'aeroporto.

E' più che evidente che la scelta di SEA è stata quella di fissare fin dall'inizio i propri obiettivi e su di essi realizzare un progetto territoriale, aggiustando "strada facendo" le carenze del progetto mediante la presentazione di integrazioni volontarie, mettendo di volta in volta delle "pezze" ai problemi evidenziati dalle osservazioni e ricercando solo a posteriori un falso equilibrio con il territorio interessato.

Il metodo adottato da SEA, di valutare "al contrario" un progetto d'importanza nazionale come quello dell'aeroporto di Malpensa è decisamente scorretto oltre che offensivo nei confronti del procedimento stesso di Valutazione d'Impatto Ambientale.

La Valutazione di Impatto Ambientale sul Master Plan di Malpensa è caratterizzata da continue correzioni, atte a giustificare a posteriori un progetto sbagliato, che hanno come unico risultato quello di generare un quadro sempre più confuso del difficile rapporto fra l'aeroporto e il territorio che la ospita (in alcuni passaggi SEA arriva addirittura a smentire completamente quanto inizialmente affermato nel SIA e nelle integrazioni volontarie).

Le ennesime integrazioni ("Chiarimenti" di Novembre 2012) non aggiungono nulla di nuovo a quanto già riportato nelle documentazioni precedentemente inviate al Ministero, al contrario evidenziano l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni dei soggetti interessati.

Essendo un progetto dunque, per stessa ammissione del proponente, carente o impreciso tale da necessitare integrazioni ed approfondimenti periodici, sarebbe certamente auspicabile un ritiro formale del progetto stesso ed una sua completa riformulazione e ripresentazione.

Per tutto quanto sopra, unitamente alle argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del Luglio 2011, dell'Agosto 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che qui si ribadiscono integralmente riconfermate, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

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

Distinti Saluti

  
.....BUZZETTI Giovanni.....  
Cognome .....BUZZETTI..... Nome .....GIOVANNI.....  
Nato a .....SOMIRAGO (VI)..... (.....) il 10/01/1946  
Residente a .....SOMMA LOMBARDA (VI) in via DAMIANO CHIESA n° 8.....

FERNO 12/02/2013

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

**OGGETTO : Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs.152/06 e s.m.i.  
relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa.  
Osservazioni alle Integrazioni Volontarie di SEA "Chiarimenti" di Novembre 2012**

In data 18.12.2012 è stata pubblicata la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa avviata a Maggio 2011 e successivamente integrata a Giugno 2012.

Sia in occasione della presentazione dello Studio di Impatto Ambientale che delle successive Integrazioni Volontarie, Comuni, Enti Pubblici, Associazioni, Comitati, Parchi e soprattutto moltissimi Cittadini hanno inviato migliaia di osservazioni per contestare le inesattezze e le omissioni contenute nello studio presentato da SEA.

L'anomala procedura di VIA adottata da SEA, con ripetute aggiunte volontarie di documentazione a seguito delle puntuali e documentate osservazioni dei soggetti interessati, evidenzia una grave insufficienza d'impostazione del progetto.

E' indiscutibile che la proposta del nuovo Master Plan di Malpensa sia stata viziata fin dall'origine da approssimazione, superficialità, carenze e omissioni nella presentazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare correttamente la realtà del territorio interessato e le ricadute che il progetto avrebbe su di esso.

La ripresentazione periodica di enormi integrazioni volontarie, portata avanti all'interno di un percorso di VIA così complicato ed estenuante, evidenzia qualcosa di più di semplici carenze di progetto.

E' palese che il tentativo di ricomporre un po' per volta un quadro credibile della situazione territoriale non sia il risultato di incapacità progettuale, ma faccia parte di un chiaro tentativo di SEA di anteporre i propri interessi aziendali ai diritti dei cittadini e del territorio che ospita l'aeroporto.

E' più che evidente che la scelta di SEA è stata quella di fissare fin dall'inizio i propri obiettivi e su di essi realizzare un progetto territoriale, aggiustando "strada facendo" le carenze del progetto mediante la presentazione di integrazioni volontarie, mettendo di volta in volta delle "pezze" ai problemi evidenziati dalle osservazioni e ricercando solo a posteriori un falso equilibrio con il territorio interessato.

Il metodo adottato da SEA, di valutare "al contrario" un progetto d'importanza nazionale come quello dell'aeroporto di Malpensa è decisamente scorretto oltre che offensivo nei confronti del procedimento stesso di Valutazione d'Impatto Ambientale.

La Valutazione di Impatto Ambientale sul Master Plan di Malpensa è caratterizzata da continue correzioni, atte a giustificare a posteriori un progetto sbagliato, che hanno come unico risultato quello di generare un quadro sempre più confuso del difficile rapporto fra l'aeroporto e il territorio che la ospita (in alcuni passaggi SEA arriva addirittura a smentire completamente quanto inizialmente affermato nel SIA e nelle integrazioni volontarie).

Le ennesime integrazioni ("Chiarimenti" di Novembre 2012) non aggiungono nulla di nuovo a quanto già riportato nelle documentazioni precedentemente inviate al Ministero, al contrario evidenziano l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni dei soggetti interessati.

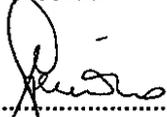
Essendo un progetto dunque, per stessa ammissione del proponente, carente o impreciso tale da necessitare integrazioni ed approfondimenti periodici, sarebbe certamente auspicabile un ritiro formale del progetto stesso ed una sua completa riformulazione e ripresentazione.

Per tutto quanto sopra, unitamente alle argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del Luglio 2011, dell'Agosto 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che qui si ribadiscono integralmente riconfermate, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

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

Distinti Saluti

  
.....  
Cognome NERINI ..... Nome EMIRO .....  
Nato a FERNO ..... (VA) il 13/01/1946  
Residente a FERNO ..... (VA) in VIA MINZANA n° 5

*S. Amadori*  
10/02/2013

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

**OGGETTO : Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i.  
relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa.  
Osservazioni alle Integrazioni Volontarie di SEA "Chiarimenti" di Novembre 2012**

In data 18.12.2012 è stata pubblicata la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa avviata a Maggio 2011 e successivamente integrata a Giugno 2012.

Sia in occasione della presentazione dello Studio di Impatto Ambientale che delle successive Integrazioni Volontarie, Comuni, Enti Pubblici, Associazioni, Comitati, Parchi e soprattutto moltissimi Cittadini hanno inviato migliaia di osservazioni per contestare le inesattezze e le omissioni contenute nello studio presentato da SEA.

L'anomala procedura di VIA adottata da SEA, con ripetute aggiunte volontarie di documentazione a seguito delle puntuali e documentate osservazioni dei soggetti interessati, evidenzia una grave insufficienza d'impostazione del progetto.

E' indiscutibile che la proposta del nuovo Master Plan di Malpensa sia stata viziata fin dall'origine da approssimazione, superficialità, carenze e omissioni nella presentazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare correttamente la realtà del territorio interessato e le ricadute che il progetto avrebbe su di esso.

La ripresentazione periodica di enormi integrazioni volontarie, portata avanti all'interno di un percorso di VIA così complicato ed estenuante, evidenzia qualcosa di più di semplici carenze di progetto.

E' palese che il tentativo di ricomporre un po' per volta un quadro credibile della situazione territoriale non sia il risultato di incapacità progettuale, ma faccia parte di un chiaro tentativo di SEA di anteporre i propri interessi aziendali ai diritti dei cittadini e del territorio che ospita l'aeroporto.

E' più che evidente che la scelta di SEA è stata quella di fissare fin dall'inizio i propri obiettivi e su di essi realizzare un progetto territoriale, aggiustando "strada facendo" le carenze del progetto mediante la presentazione di integrazioni volontarie, mettendo di volta in volta delle "pezze" ai problemi evidenziati dalle osservazioni e ricercando solo a posteriori un falso equilibrio con il territorio interessato.

Il metodo adottato da SEA, di valutare "al contrario" un progetto d'importanza nazionale come quello dell'aeroporto di Malpensa è decisamente scorretto oltre che offensivo nei confronti del procedimento stesso di Valutazione d'Impatto Ambientale.

La Valutazione di Impatto Ambientale sul Master Plan di Malpensa è caratterizzata da continue correzioni, atte a giustificare a posteriori un progetto sbagliato, che hanno come unico risultato quello di generare un quadro sempre più confuso del difficile rapporto fra l'aeroporto e il territorio che la ospita (in alcuni passaggi SEA arriva addirittura a smentire completamente quanto inizialmente affermato nel SIA e nelle integrazioni volontarie).

Le ennesime integrazioni ("Chiarimenti" di Novembre 2012) non aggiungono nulla di nuovo a quanto già riportato nelle documentazioni precedentemente inviate al Ministero, al contrario evidenziano l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni dei soggetti interessati.

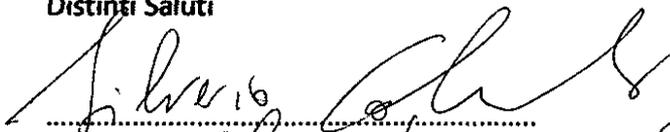
Essendo un progetto dunque, per stessa ammissione del proponente, carente o impreciso tale da necessitare integrazioni ed approfondimenti periodici, sarebbe certamente auspicabile un ritiro formale del progetto stesso ed una sua completa riformulazione e ripresentazione.

Per tutto quanto sopra, unitamente alle argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del Luglio 2011, dell'Agosto 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che qui si ribadiscono integralmente riconfermate, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

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

Distinti Saluti



Cognome Colaninno Nome Silverio

Nato a Somma Lombardo (VA) il 03.10.1949

Residente a Somma Lombardo (VA) in Via N. S. uro n° 1

Sesto Celende 12/04/2013

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

**OGGETTO : Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i.  
relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa.  
Osservazioni alle Integrazioni Volontarie di SEA "Chiarimenti" di Novembre 2012**

In data 18.12.2012 è stata pubblicata la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa avviata a Maggio 2011 e successivamente integrata a Giugno 2012.

Sia in occasione della presentazione dello Studio di Impatto Ambientale che delle successive Integrazioni Volontarie, Comuni, Enti Pubblici, Associazioni, Comitati, Parchi e soprattutto moltissimi Cittadini hanno inviato migliaia di osservazioni per contestare le inesattezze e le omissioni contenute nello studio presentato da SEA.

L'anomala procedura di VIA adottata da SEA, con ripetute aggiunte volontarie di documentazione a seguito delle puntuali e documentate osservazioni dei soggetti interessati, evidenzia una grave insufficienza d'impostazione del progetto.

E' indiscutibile che la proposta del nuovo Master Plan di Malpensa sia stata viziata fin dall'origine da approssimazione, superficialità, carenze e omissioni nella presentazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare correttamente la realtà del territorio interessato e le ricadute che il progetto avrebbe su di esso.

La ripresentazione periodica di enormi integrazioni volontarie, portata avanti all'interno di un percorso di VIA così complicato ed estenuante, evidenzia qualcosa di più di semplici carenze di progetto.

E' palese che il tentativo di ricomporre un po' per volta un quadro credibile della situazione territoriale non sia il risultato di incapacità progettuale, ma faccia parte di un chiaro tentativo di SEA di anteporre i propri interessi aziendali ai diritti dei cittadini e del territorio che ospita l'aeroporto.

E' più che evidente che la scelta di SEA è stata quella di fissare fin dall'inizio i propri obiettivi e su di essi realizzare un progetto territoriale, aggiustando "strada facendo" le carenze del progetto mediante la presentazione di integrazioni volontarie, mettendo di volta in volta delle "pezze" ai problemi evidenziati dalle osservazioni e ricercando solo a posteriori un falso equilibrio con il territorio interessato.

Il metodo adottato da SEA, di valutare "al contrario" un progetto d'importanza nazionale come quello dell'aeroporto di Malpensa è decisamente scorretto oltre che offensivo nei confronti del procedimento stesso di Valutazione d'Impatto Ambientale.

La Valutazione di Impatto Ambientale sul Master Plan di Malpensa è caratterizzata da continue correzioni, atte a giustificare a posteriori un progetto sbagliato, che hanno come unico risultato quello di generare un quadro sempre più confuso del difficile rapporto fra l'aeroporto e il territorio che la ospita (in alcuni passaggi SEA arriva addirittura a smentire completamente quanto inizialmente affermato nel SIA e nelle integrazioni volontarie).

Le ennesime integrazioni ("Chiarimenti" di Novembre 2012) non aggiungono nulla di nuovo a quanto già riportato nelle documentazioni precedentemente inviate al Ministero, al contrario evidenziano l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni dei soggetti interessati.

Essendo un progetto dunque, per stessa ammissione del proponente, carente o impreciso tale da necessitare integrazioni ed approfondimenti periodici, sarebbe certamente auspicabile un ritiro formale del progetto stesso ed una sua completa riformulazione e ripresentazione.

Per tutto quanto sopra, unitamente alle argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del Luglio 2011, dell'Agosto 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che qui si ribadiscono integralmente riconfermate, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

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

Distinti Saluti

Beppe Balzarini  
Cognome BALZARINI Nome GIUSEPPE  
Nato a SOMA LOMBARDO (VA) il 30/04/1949  
Residente a Sesto Calende (VA) in V. GRANSCI n° 1



**UNIONE COMITATI COMPENSORIO MALPENSA  
PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE E DELLA SALUTE  
21013 Gallarate (VA) - Via Checchi, 21**

Registrato a Gallarate il 07.05.1999 - n. 3168 - serie 3

[unicomal@tin.it](mailto:unicomal@tin.it)

**UNI.CO.MAL. LOMBARDIA**

**Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale del  
"Nuovo Masterplan Aeroportuale  
dell'Aeroporto di Malpensa"  
e successive integrazioni**

**ai sensi Art. 24 comma 4, D.Lgs. 152/06 e s.m.i**

**Gallarate, 12 febbraio 2013**

**UNI.CO.MAL. Lombardia**

**Beppe Balzarini**

**Angelo Giani**

A.C.L.I. zona Gallarate – Ambiente e Solidarietà di Gallarate – Centro Maccacaro - Comitato di Tutela Ambiente e Salute Pubblica di Comabbio - Comitato di Tutela Ambiente e Salute Pubblica di Sesto Calende – Comitato Difendere Somma - Comitato Ferno 2000 – Comitato Golasecchese – Comitato per la Tutela del Basso Verbanò (Angera, Ispra, Mercurio, Sesto Calende, Taino, Vergiate) - Comitato Vivere a Coarezza – Legambiente di Gallarate – Medicina Democratica – III Circonscrizione di Gallarate - Cittadini dei Comuni di: Angera, Arsago Seprio, Busto Arsizio, Casorate Sempione, Ferno, Gallarate, Golasecca, Ispra, Mercurio, Sesto Calende, Somma Lombardo, Taino, Vergiate, Vizzola Ticino

In data 18.12.2012 è stata pubblicata la documentazione denominata "Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa avviata a Maggio 2011 e successivamente integrata a Giugno 2012.

Il metodo di prolungamento di questa procedura, con il terzo supplemento di argomentazioni presentato dal proponente, ci sembra alquanto inconsueto, al di là della scelta della procedura di VIA adottata, che non riteniamo appropriata per valutare questo Piano progettuale.

Ma anche questi "Chiarimenti" non danno ancora risposte alle obiezioni, presentate nelle nostre precedenti osservazioni, sullo stato attuale del carico di inquinamento atmosferico che già grava sul territorio.

Un SIA corretto, avrebbe dovuto considerare questo dato come punto di partenza.

Ricordiamo che, nelle "Integrazioni", il proponente affermava invece che **"in nessuna delle 3 postazioni più prossime all'area aeroportuale sono stati riscontrati valori medi annui superiori ai limiti normativi"**. **Niente di più lontano dal vero!** Vedere i dati riportati nelle nostre precedenti osservazioni !

Questi "Chiarimenti", costituiscono una chiara diversione, una poco seria presa in giro.

Nelle nostre precedenti osservazioni e nel contraddittorio svoltosi a Milano, abbiamo dimostrato, con l'ausilio di dati ufficiali inconfutabili, che l'inquinamento atmosferico del territorio in esame supera i limiti di legge per tutte le principali sostanze.

Regione Lombardia, con l'emanazione della L.R. n.º 24 dell'11 dicembre 2006 e la D.G.R n.º 8/5290 del 3 marzo 2007, ha classificato i Comuni di questo territorio in zona di risanamento da inquinamento atmosferico.

Se le leggi e la parole hanno un senso, il termine risanamento ambientale significa che vanno ridotte le emissioni inquinanti che, al livello attuale, sono oltre i limiti di legge e sarebbe illegale qualsiasi operazione contraria alla riduzione degli inquinanti come l'incremento del traffico aereo.

Purtroppo nessuna misura in ordine a questa legge è stata finora applicata da Regione Lombardia. Siccome il Master-Plan prevede l'aumento delle attività aeroportuali, e di conseguenza l'aumento delle emissioni inquinanti l'atmosfera, questo progetto non è ammissibile. Quindi, prima va risanato l'ambiente e poi si potrà discutere su tutto.

**Con buona pace di SEA, il discorso deve essere CHIUSO!**

**Questo dice la Legge.**

**Qualche osservazione su "Chiarimenti"**

**Osservazione N.º 1**

Molto sinteticamente vogliamo evidenziare ancora una volta le infinite e continue manipolazioni di dati accompagnati da argomentazioni capziose che alterano la realtà a sostegno di un progetto realmente impresentabile.

Ci ha incuriosito la conclusione riportata a pagina 137 del capitolo 7-3 (allegato 4 studio di incidenza) dove si legge che *"...sin d'ora è tuttavia possibile affermare che l'entità delle variazioni*

di livelli di concentrazione stimati, e soprattutto quelle degli habitat interessati, hanno consentito di poter stimare trascurabile l'incidenza sulla integrità complessiva dei siti in questione.”

Trascurabile in base a quali dati e previsioni?

La legge vigente non consente alcun aumento di immissione e concentrazione di inquinanti!

Quali sono gli elementi che portano SEA a tale stima? Sono previsioni tecniche o è filosofia pura?

**Allegato 4 Studio di incidenza** (pagine 130/134)

**7 3 Inquinamento atmosferico da esercizio aeroportuale**

**7 3 1 Analisi del fenomeno**

Tabella 7-3, 7-4, 7-5, 7-6, 7-7

A pagina 130 si legge quanto segue che riteniamo **FONDAMENTALE** trascrivere interamente.

*“Per quanto riguarda il contributo della sorgente traffico aereo, come noto questo varia in funzione delle diverse fasi del ciclo (LTO), ragione che ha quindi indotto a compiere in questa sede uno specifico approfondimento volto a comprendere la entità delle emissioni associate a ciascuna fase e le relative quote di volo corrispondenti, aspetto quest'ultimo sostanziale ai fini della corretta comprensione del fenomeno inquinamento atmosferico e, conseguentemente, degli effetti da questo indotti sugli habitat.”*

Osserviamo per l'ennesima volta il vizio perseverante del proponente che, per raggiungere il suo obiettivo finale a qualunque costo, ricorre all'imbroglio e alla manipolazione dei dati, immettendoli in un modello (EDMS), tra l'altro nemmeno appropriato per l'esame del caso in questione.

Infatti, per valutare il contributo della sorgente traffico aereo di NOx, (tabella 7-3) vengono considerate solo 2 fasi del ciclo LTO, cioè quelle di decollo e salita.

E' appena il caso di ricordare che le fasi del ciclo LTO sono 5:

- 1) Approach-Landing
- 2) Taxi-in,
- 3) Taxi-out,
- 4) Takeoff,
- 5) Climb out.

Quindi la trattazione dell'argomento difetta del 40% di emissioni di NOx.

Risulta evidente che l'inserimento di dati parziali nel modello, non può che restituire risultati fasulli.

Pertanto, tutta la voluminosa documentazione di “Chiarimenti”, che si basa su dati di partenza lacunosi, non è altro che un grande pastrocchio che merita soltanto una **solenne bocciatura**.

**Osservazione N.° 2**

Secondo quanto riportato a pagina 133 e 134 - allegato 4 Studio di incidenza – i decolli avvengono attualmente sulle 2 piste, per cui “ la proiezione a terra della fase di volo in esame ricade totalmente pressoché all'esterno del sedime aeroportuale” (tabella 7-6) mentre nello scenario

futuro con la presenza della nuova pista, resterebbero *“immutate le procedure di decollo delle due piste esistenti e, di conseguenza anche le relative proiezioni a terra della fase in esame, per quanto attiene la nuova pista occorre rilevare che, in ragione della sua nuova posizione arretrata rispetto al limite settentrionale del sedime aeroportuale, detta proiezione a terra ricade totalmente all'interno dell'area aeroportuale.”*

La conclusione dei “Chiarimenti” è che la nuova configurazione aeroportuale di progetto comporta una riduzione degli NOx all'esterno del sedime del 26%.

Non riusciamo a capire come sia possibile questa riduzione, restando immutate, per lo scenario futuro, le procedure di decollo delle 2 piste e di conseguenza anche le relative emissioni e, con l'aggiunta della nuova pista, è previsto anche il raddoppio del traffico aereo e di conseguenza anche le emissioni.

Secondo il modello adottato, si mostra che le emissioni generate all'interno del sedime, **dovrebbero essere contenute in questa scatola chiusa del sedime**, (proiezione al suolo) mentre quelle esterne che beneficiano di una consistente riduzione non andranno ad interessare i siti di Natura 2000 SIC e ZPS perché questi distano qualche centinaio di metri dalla proiezione al suolo delle rotte di decollo, ma solo a sud è stimato *“un incremento per una ridotta porzione del sito Boschi del Ticino, ...e, in misura ancora inferiore, per Valli del Ticino “*

Tali affermazioni, fantasiose oltre il limite della presa in giro, ci sembrano opera di autori non solo impreparati ma anche poco seri e probabilmente in mala fede.

### **Osservazione N.° 3**

#### **Relazione generale** (pagina 53)

Tabella 7-2 Ripartizione dell'NOx per sorgente negli scenari di base e futuro

In questo capitolo viene affermato che: *“il maggior contributo è dato dai movimenti aerei, che nello scenario futuro aumenterà in termini complessivi visto l'aumento del traffico;”*

*“ i movimenti aerei aumenteranno passando da 267.941 a 443.675” (+66%)*

*“le emissioni per singola operazione di volo diminuiscono, passando da 4,67 a 3,61” (-23%)*

Ipotizzare un aumento di efficienza dei motori del 23% resta solo una utopia del proponente, che non può essere presa in seria considerazione non essendo reale e neppure realmente prevedibile in un lasso di tempo significativo.

Al di là dell'attendibilità dei numeri riportati, la tabella 7-2 dimostra un aumento complessivo di emissioni di NOx del 13%, il che **non è sopportabile dal territorio** già gravato da un inquinamento che supera ampiamente i limiti di legge.

Quindi, nonostante tutte le macchinazioni del proponente, il progetto si conferma **non ammissibile**.

Oltretutto, vogliamo precisare che il quantitativo di NOx riportato nella tabella 7-2 riferito al traffico aereo dell'anno 2007, pari a **1.253.077 kg/a**, è grossolanamente inesatto perché, come risulta dalla banca dati INEMAR 2007, il dato riferito ai cicli LTO, e riportato nelle nostre precedenti osservazioni, risulta essere pari a **1.809.030 kg/a**, equivalente al 68% delle emissioni di NOx sul totale delle emissioni generate da tutti i macrosettori presenti nei Comuni direttamente interessati.

Tale quantità rapportata allo scenario futuro risulta pari a **3.002.989 kg/a**, equivalente al 78% del totale delle emissioni di NOx, ferme restando le emissioni generate dagli altri macrosettori.

Ci chiediamo, e chiediamo alla Commissione VIA-VAS: tutte queste manipolazioni, senza le nostre osservazioni, potevano passare inosservate e quindi essere prese per buone?

### **Documentazione e procedimento errato**

Se lo scopo del proponente fosse quello di presentare una elaborazione di approfondimento analitico e di chiarimento ne risulta invece un **approccio sbagliato**.

Riguardo l'inquinamento atmosferico, una elaborazione seria avrebbe dovuto prevedere un modello diffusionale che restituisse dati di calcolo matematici ( $\mu\text{g}/\text{mc}$ ) su un dominio di diverse centinaia di kmq, inserendo come **dati di ingresso quelli dello scenario attuale** (dati dei rilevamenti delle centraline, oppure dall'inventario INEMAR delle emissioni di tutti i macrosettori presenti) e tenendo conto di tutte le variabili in campo (condizioni orografiche, meteorologiche, anemologiche, classi di stabilità ecc.).

L'inserimento, con lo stesso procedimento, dei dati previsti per lo scenario futuro, avrebbe dato la possibilità di confrontare e controllare l'incremento delle emissioni in termini di  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  per ogni particella del dominio.

Ma SEA, con la volontà di raggiungere a tutti i costi il suo obiettivo, sapeva bene che un procedimento corretto non lo poteva applicare perché avrebbe prodotto un'autocensura.

Il proponente, non considerando le concentrazioni attuali delle diverse sostanze (PM10, NOx, O3, IPA, ecc.), che gravano sui diversi Siti Natura SIC, ZPS e che già superano i limiti normativi (V. SIC Brughiera del Dosso -IT2010012 – sentenza Quintavalle), non consente nemmeno la determinazione delle concentrazioni, la deposizione secca e umida ecc. dello scenario futuro.

Riteniamo che quanto sopra possa determinare **definitivamente** l'improponibilità del progetto in questione per il quale è stata adottata una procedura che riteniamo impropria ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, in quanto è dovuta la VAS (e non la VIA) in merito a piani e progetti comprendenti:

- piste di decollo/atterraggio di lunghezza > 1500 m. (art.6),
- presenza di aree SIC e/o ZPS. (art.6),
- la VAS. è dovuta anche per le relative varianti.
- La conseguente illegittimità della VIA in luogo della VAS comporta la procedura giudiziaria di annullamento davanti al giudice amministrativo, compresa la richiesta di condanna (a carico dei soggetti che hanno dato luogo alla illegittimità) al risarcimento del danno ingiusto derivante dall'illegittimo esercizio dell'attività amministrativa o dal mancato esercizio di quella obbligatoria.

I cittadini **pretendono legittimamente** che venga attuato il percorso del **risanamento ambientale** imposto dalle normative vigenti e **pretendono con la massima determinazione** la salvaguardia dei diritti fondamentali della **tutela dell'Ambiente e della Salute**.

Le ennesime integrazioni ("Chiarimenti" di Novembre 2012) non aggiungono nulla di nuovo a quanto già riportato nelle documentazioni precedentemente inviate al Ministero, al contrario evidenziano l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni dei soggetti interessati.

Trattandosi di un progetto carente e impreciso e, per evidente ammissione del proponente, tale da necessitare integrazioni ed approfondimenti ripetuti, riteniamo meriti la dovuta bocciatura.

Per tutto quanto sopra, unitamente alle argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del Luglio 2011, dell'Agosto 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia, **che qui si ribadiscono integralmente riconfermate**, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

**questo Comitato, in rappresentanza di una popolazione significativa,**

**CHIEDE**

**CHE VENGA ESPRESSO PARERE AMBIENTALE NEGATIVO**

**sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa e successive integrazioni e chiarimenti.**

Grazie per la cortese attenzione

Distinti Saluti

Gallarate, 12 febbraio 2013

UNI.CO.MAL. Lombardia

Beppe Balzarini

Angelo Giani



Sesto Calende 12/04/2013

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

**OGGETTO : Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i.  
relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa.  
Osservazioni alle Integrazioni Volontarie di SEA (chiarimenti di Novembre 2012)**

Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011, alle successive Integrazioni Volontarie di SEA pubblicate sulla stampa in data 6 Giugno 2012 e ai "CHIARIMENTI" denominati "DOCUMENTAZIONE NOVEMBRE 2012" pubblicati sulla stampa in data 18 Dicembre 2012, si inviano le seguenti osservazioni :

Si precisa che queste osservazioni sono riferite solo alla documentazione di SEA denominata "DOCUMENTAZIONE NOVEMBRE 2012" e non sostituiscono le argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del 2011, del 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che qui si intendono integralmente riconfermate.

Oltre a evidenziare l'anomala procedura di VIA adottata da SEA, con ripetute aggiunte di documentazione a seguito delle puntuali e documentate osservazioni dei soggetti interessati, si inviano le seguenti osservazioni relative ai "Chiarimenti" di Novembre 2012.

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 presentazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare compiutamente e in modo convincente la realtà del territorio interessato e le ricadute che il progetto avrebbe su di esso.

Tali omissioni e falsità sono continuate anche con la pubblicazione dei recenti "Chiarimenti di Novembre 2012", di seguito se ne evidenziano solo due esempi relativi alla brughiera di Malpensa:

### 1) RICOSTRUZIONE DELLA BRUGHIERA

Innanzitutto si precisa che la **superficie esistente Interessata dall'Habitat di interesse comunitario** incluso in allegato I della Direttiva Habitat, denominato Lande secche europee (brughiera), è di **133,4 ha** (fonte dati: Osservazioni Parco Ticino) e non **poco meno di 100 ha (Pag.50) o di 110 ha (Pag.55 e 73)** come erroneamente riportato da SEA.

Rif. "Documentazione Novembre 2012" dell'All.3 Pag.73 - Para 4.3.2.1 Quantificazione degli interventi

Con la "Documentazione Novembre 2012" SEA propone di ricostruire la brughiera in 4 diverse zone vicine all'aeroporto identificate in Fig. 4-1

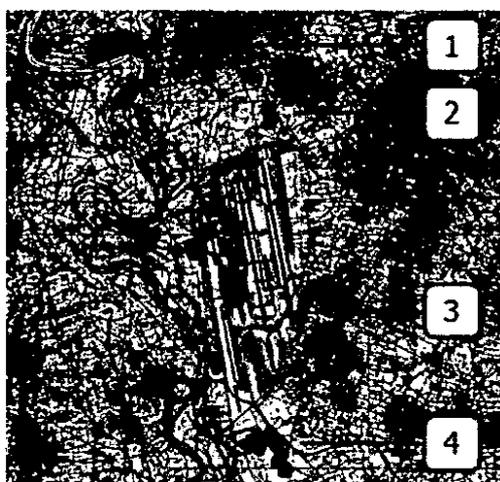


Figura 4-1 Aree di intervento per il ripristino della brughiera

Per prima cosa va evidenziato che SEA propone la ricostruzione della brughiera in aree attualmente già verdi, per cui nel bilancio finale ci sarà comunque un enorme consumo di territorio.

Si rileva, inoltre, come i proponenti ritengano appropriata la realizzazione di interventi di compensazione in aree, quali l'ex area militare, che già allo stato attuale presentano elementi diffusi di naturalità e di valore naturalistico. In particolare, l'area compresa tra la SS 336 e le vasche di spagliamento del torrente Arno è già caratterizzata da formazioni di praterie aride e da brughiera e questi ambienti costituiscono ad oggi habitat di specie di rilevante interesse naturalistico, come ad esempio Averla piccola, Succiacapre, Calandro.

Allo stesso modo l'intervento di ricostituzione della brughiera all'interno del SIC "Brughiera del Vigano" verrebbe realizzato in aree attualmente coperte da boschi di aghifoglie che, pur caratterizzate in parte dalla presenza di conifere non autoctone, rappresentano l'habitat di molte specie prettamente forestali, che si elencano brevemente (dati aggiornati a dicembre 2012):

- **113 specie di uccelli**, dei quali 62 nidificanti certi o probabili e 14 di interesse comunitario
- **specie nidificanti di uccelli forestali** quali Falco pecchiaiolo (All. I), Succiacapre (All. I), Picchio nero (All. I, presente in zona dal 2011), Picchio rosso minore (non comune in Lombardia), Picchio verde, astore (raro in ambito planiziale), Cincia dal ciuffo (raro in ambito planiziale)

- **tra i mammiferi spiccano alcune specie forestali:** importante popolazione di Moscardino (All. IV), fino a 10 nidi rinvenuti in una sola giornata; unico sito noto di presenza di Topo quercino nel Parco del Ticino e uno dei pochi in ambito pianiziale lombardo; nucleo stabile di caprioli.
- anfibi e rettili: è degna di nota la presenza di Saettone e Rana dalmatina, entrambe specie forestali
- entomofauna: le specie di maggiore pregio sono due coleotteri legati al legno morto quali Cervo volante e Cerambice della quercia.

Intervenire su tali habitat, modificandone sostanzialmente la tipologia, per ricostituire la brughiera (fatta salva l'effettiva buona riuscita di tale intervento) andrebbe evidentemente ad arrecare un danno alle specie che, allo stato, li frequentano.

Parlando nello specifico di brughiera, si ribadisce il fatto **che la perdita del biotopo della Brughiera di Malpensa non è mitigabile o compensabile con ripristini ambientali** in ragione dei seguenti fattori:

- la brughiera si instaura solo su suoli peculiari, di solito molto poveri, alle cui condizioni le specie vegetali tipiche sono particolarmente ben adattate; in tutti gli altri casi, le specie vegetali del corteggio delle brughiere vengono sopraffatte da specie più vigorose.

E' possibile che piantine di Calluna Vulgaris messe a dimora possano attecchire, ma è inevitabile che nel medio periodo siano destinate a essere sopraffatte da altre specie in grado di vivere in terreni diversi da quelli tipici di una brughiera, quali sono quelli proposti da SEA.

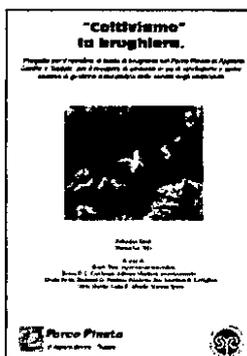
- Nelle aree circostanti la zona in oggetto non esistono terreni ferrettizzati liberi, idonei alla ricostruzione di estensioni di brughiera su una superficie almeno equivalente.

La brughiera attuale è quindi il risultato di secoli, se non millenni, di interazioni fra processi naturali e attività antropiche tradizionali e non potrà essere sostituita con una coltivazione di brugo.

SEA nella "Documentazione Novembre 2012" a Pag. 19 dell'Allegato 3, da per scontato che si possa ricostruire una brughiera e per giustificare tale possibilità afferma: **"L'azione di ripristino delle brughiere è altresì validata dai primi risultati conseguiti da un progetto ('Coltiviamo la brughiera'), la cui prima fase è terminata nel 2011 che riguarda proprio il ripristino di brughiera all'interno del Parco Pineta di Appiano Gentile – Tradate."**

In realtà il Report "Coltiviamo la brughiera" non ha validato proprio niente, infatti nelle conclusioni si evidenzia che per quanto riguarda il brugo, per diversi motivi, non sono stati ottenuti risultati positivi.

Nell'introduzione del Report dell'Università dell'Insubria si conferma innanzitutto che **non è possibile ricreare una brughiera ovunque** proprio a causa della peculiarità del terreno tipico di una brughiera **"suoli argillosi ricchi di ossido di ferro, molto acidi, poveri di elementi nutritivi e particolarmente secchi durante il periodo vegetativo"**.



Di seguito alcuni estratti del report:

### **"COLTIVIAMO" LA BRUGHIERA**

*Progetto per il ripristino di lembi di brughiera nel Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate, per il recupero di ambienti in via di rarefazione e come sistema di gestione naturalistica delle servitù degli elettrodotti.*

## **INTRODUZIONE**

*“Nonostante l'origine antropica, il mantenimento nei secoli degli ambienti a brughiera è altresì da porre in relazione alla presenza dei cosiddetti “ferretti”, suoli argillosi ricchi di ossido di ferro formati per dilavamento e alterazione dei terreni sui terrazzi diluviali pleistocenici dell'alta pianura.....*

*Tali suoli, molto acidi, poveri di elementi nutritivi e particolarmente secchi durante il periodo vegetativo, risultavano difficili da coltivare e pertanto venivano utilizzati in tal senso con scarsi risultati..... ”*

*“In linea generale, è comunque nota una scarsa capacità delle brughiere di insediarsi in nuove aree, in particolare se in presenza di alberi esotici molto aggressivi (*R. pseudoacacia*, *Prunus serotina*). Queste specie determinano infatti un arricchimento in azoto e calcio della lettiera e creano una persistente banca di semi, che preclude persino il mantenimento dell'ambiente a brughiera.”*

## **DIMENSIONE DELLO STUDIO**

Il tentativo di ripristino di lembi di brughiera è stato fatto su 8 particelle quadrate (25mX25m) di terreno per un totale di 5000m<sup>2</sup>, ben lontani dai 133,4 ettari dell'attuale brughiera di Malpensa (1.334.000 m<sup>2</sup>). Inoltre la tipologia dell'ecosistema “Pineta di Appiano Gentile” è completamente diversa da quello della “Brughiera di Malpensa”.

## **RILEVAMENTI**

*Pag.51 : “..... è plausibile che le condizioni ecologiche non siano state loro idonee durante il 2010 e il 2011, in particolare sotto il profilo delle precipitazioni atmosferiche durante la stagione vegetativa. A ulteriore prova di queste affermazioni, si deve aggiungere la **pressoché totale assenza di germinazione dei semi di brugo introdotti nelle quattro particelle oggetto di questo trattamento (P3, P4, P7 e P8).**”*

## **CONCLUSIONI**

*“Le elaborazioni dei dati floristico-vegetazionali e di quelli relativi alla seed bank consentono di esprimere le seguenti considerazioni finali:*

*-..... nelle particelle sono state osservate piante appartenenti a specie tipiche di brughiera (es. *Genista germanica* e *Viola canina*) ..... tra queste specie **non è stata accertata *Calluna vulgaris* (brugo)**...*

*-è quindi plausibile che le condizioni meteorologiche abbiano influito negativamente sulla ripresa delle specie di brughiera, in particolare durante il 2011, tanto da inficiare anche la germinazione dei semi di *Calluna vulgaris* nelle parcelle sperimentali;*

***-tutte le piante di *Calluna vulgaris* riscontrate nelle parcelle sperimentali derivano pertanto dalle piante messe a dimora (solo pochissime piante dal seme introdotto), a dimostrazione che senza un'azione diretta rivolta al recupero di questa specie, che fisionomicamente qualifica la brughiera in senso stretto, appare impraticabile un ripristino autonomo della brughiera, quantomeno nel medio periodo;***

E' quindi evidente che il Report “Coltiviamo la Brughiera” descrive sicuramente un rispettabile progetto naturalistico che però, non avendo al momento evidenziato risultati apprezzabili, non valida ne un metodo ne la garanzia della possibilità di ricostruzione di una Brughiera, soprattutto di una brughiera con le caratteristiche di quella di Malpensa. Quanto sopra è confermato dal fatto che nella documentazione ricevuta da SEA non esiste la minima traccia del progetto di ricostruzione della Brughiera di Malpensa (nessun dettaglio, nessun programma degli interventi e della manutenzione, nessuna idea dei costi).

## 2) DANNO AMBIENTALE AGLI HABITAT DI INTERESSE COMUNITARIO

Nei "Chiarimenti" di Novembre 2012, SEA tende ripetutamente a sminuire la valenza ecologica della Brughiera di Malpensa e in generale il danno ambientale sul Parco Ticino, si riporta infatti che :*" Si può affermare, pertanto, che gli interventi previsti nell'area di espansione non avranno ricadute significative sulle specie di interesse comunitario posti all'interno del sito Natura 2000 IT2080301 'Boschi del Ticino'.*

Degna di nota è la conclusione dello studio d'incidenza, riportata anche nella relazione generale alle pagine 63-65, con particolare riferimento alla Figura 7-15 – *Ripartizione dell'entità specifica dell'incidenza sito per sito per la dimensione funzionale.*

Gli estensori dichiarano che nessuno dei 7 siti Natura 2000 avrà effetti d'incidenza negativi. Invece, cinque di essi avranno effetti d'incidenza positivi. Quindi, si potrebbe affermare che in 5 casi su 7 l'allargamento dell'aeroporto sortirà effetti positivi ma in nessun caso negativo.

Evidentemente tale affermazione, oltre a rasentare il ridicolo, non trova, alcun tipo di condivisione.

Nello studio di incidenza al paragrafo 7.1.1 della valutazione appropriata in cui viene trattato il tema centrale dell' "Espansione aeroportuale nella ex area militare", non si da inoltre conto della continuità/contiguità della ZPS IT2080301 con l'area di intervento, garantita dalla **presenza di un'importante opera di deframmentazione e riconnessione ecologica nota come "corridoio ecologico di Tornavento"**, ponte verde che, attraverso l'interramento della ex strada provinciale e della nuova SS 336, consente oggi di salvaguardare la permeabilità ecologica tra la valle fluviale e gli ambiti forestali dell'intorno di Malpensa, oltre a fungere da collegamento ciclo-pedonale per i fruitori dell'area (Via Gaggio).

Tale corridoio è anche riconosciuto anche dalla RER lombarda come varco da mantenere.

Nello Studio di incidenza inoltre non si tiene conto dell'aspetto più rilevante: l'espansione dell'aeroporto comporterebbe l'eliminazione di una rilevante superficie di habitat naturali e semi-naturali di importanza comunitaria.

Lo studio di SEA infatti si dimentica completamente della proposta di Sito di Importanza Comunitaria/Zona di Protezione Speciale "Brughiera di Malpensa e di Lonate", presentata dal Parco del Ticino con nota del 25 ottobre 2011 prot. 2011/11726 MB/VP, presso Regione Lombardia, e per conoscenza al Ministero dell'Ambiente e all'Unione Europea.

Rammentiamo che la realizzazione delle opere previste comporterebbe l'eliminazione di una superficie stimata di 133,4 ha dell'habitat di interesse comunitario incluso in allegato I della Direttiva Habitat, denominato Lande secche europee, di 50,32 ha dell'habitat di interesse comunitario denominato Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale del *Carpinion Betuli*; di 37,20 ha dell'habitat di interesse comunitario denominato Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur*.

Importantissima è inoltre la presenza di una popolazione relictta numerosa della specie di farfalla diurna *Coenonympha oedippus*, considerata la farfalla europea a maggior rischio di estinzione.

Si ritiene che la sottrazione di cospicue superfici delle formazioni vegetali sopra menzionate, che costituiscono altresì l'habitat di specie animali dell'allegato II e IV della Direttiva Habitat e dell'allegato I della Direttiva Uccelli configuri in modo evidente gli estremi per un facile ricorso alla Corte di Giustizia Europea e l'apertura di una procedura d'infrazione nei confronti della Regione Lombardia, quale Ente responsabile per l'applicazione delle due direttive citate.

Le indagini, anche recenti, effettuate da ricercatori e professionisti incaricati dal Parco del Ticino nell'area di intervento e più in generale nell'area proposta a SIC/ZPS hanno messo in luce un quadro faunistico ben più ricco di quello delineato nello studio: si citano a titolo di esempio le oltre 50 specie di uccelli di interesse comunitario, di cui 8 nidificanti, che frequentano l'area.

La sottrazione di una cospicua superficie di habitat idoneo non può non avere effetti sulla vitalità delle popolazioni delle specie indicate.

Per quanto riguarda i due lepidotteri l'Euplagia quadripunctaria (o Callymorpha quadripunctata) e la Coenonympha oedippus SEA afferma che: "si può ritenere che in base alle loro caratteristiche ecologiche frequentino occasionalmente l'area di espansione, non trovando qui le condizioni relative all'habitat e alle risorse trofiche idonee e/o ottimali che viceversa si trovano al di fuori di questa area e all'interno del sito Natura 2000 'Boschi del Ticino'".

Questa affermazione è completamente errata. La popolazione di *Coenonympha oedippus* è presente con continuità dal momento della sua prima scoperta, nel 2009, e si auto-mantiene grazie alla riproduzione in loco, accertata nel corso delle ricerche intraprese dal Parco del Ticino in collaborazione con ricercatori delle Università di Pavia e di Torino. L'habitat frequentato dalla cospicua popolazione di Malpensa è tutt'altro che marginale e rappresenta, in Italia, l'habitat caratteristico.

*Coenonympha oedippus* è considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione ed inclusa nell'allegato II della Direttiva Habitat. La specie è stata trovata in riproduzione nel biotopo della brughiera per almeno quattro anni consecutivi, fra il 2009 e il 2012, come accertato da ricercatori italiani e da rilevatori dell'organizzazione internazionale Butterfly Conservation Europe. La popolazione di questa farfalla rappresenta un *unicum* a livello europeo. Si segnala infatti che la maggior parte delle popolazioni note in Europa dalla letteratura scientifica sono andate incontro ad estinzione locale.

Per tutto quanto sopra, unitamente alle argomentazioni di opposizione già più volte espresse con le precedenti osservazioni del 2011, del 2012 e del Contraddittorio in Regione Lombardia che qui si ribadiscono integralmente riconfermate, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

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

Distinti Saluti

Beppe Balzarini

Cognome BALZARINI Nome Beppe

Nato a SONZA LOMBARDO (VA) il 30/04/1949

Residente a SESTO CALENDE (VA) in V. GRASSI n° 1