



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Segreteria particolare del Ministro On.le Andrea Orlando

Si trasmette la documentazione allegata visionata dal Sig. Ministro

- Ministro On. Andrea Orlando
- Vice Capo Legislativo
Dott.ssa Valentina Colucci Fabrizi
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Cons. Rosanna De Nicolis
Capo di Gabinetto
- Dott. Renato Grimaldi
Dir. Gen. per la Prot. Natura e Mare
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Cons. Antonio Agostini
Segretario Generale
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Francesco La Camera
Dir. Gen. Affari Generali e del Personale
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Mariano Grillo
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Min. Plen. Vittorio Rocco di Torrepadula
Consigliere Diplomatico del Ministro
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Prof. Corrado Clini
Dir.Gen. Sviluppo Sost. Clima Energia
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Paolo Puntoni
Vice Capo di Gabinetto Vicario
- Avv. Maurizio Pernice
Dir. Gen. per la Tutela del Terr.Ris.Idriche
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Antonio Strambaci
Vice Capo di Gabinetto
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Luigi Coldagelli
Capo Ufficio Stampa del Ministro
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Sebastiano Serra
Capo della Segreteria Tecnica
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott. Jacopo Giliberto
Portavoce del Ministro
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Gasser Stephan
- Dott.ssa Rosaria Pignataro
- Mazzei Diego
- Prof.ssa Carla SEPE
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro
- Dott.ssa Federica Fricano
 Predisporre nota esplicativa
 Predisporre risposta a firma Ministro



Note

Dott. Mirella Fina
Capo della Segreteria

Meconi Alessandro

Da: COMUNE NOSATE [comune.nosate@pec.regione.lombardia.it]
Inviato: lunedì 20 maggio 2013 16.22
A: segreteria.ministro@pec.minambiente.it
Oggetto: Aeroporto di Milano Malpensa - Valutazione di Impatto Ambientale relativa al nuovo Master Plan Aeroportuale
Allegati: Lettera Ministro Ambiente MasterPlan AeroportoMalpensa.pdf
Priorità: Alta

In allegato si trasmette Ns. nota prot. n. 1552 del 20.05.2013 relativa a quanto indicato in oggetto.

Cordiali saluti.

UFFICIO SEGRETERIA



Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio
e del mare - Segreteria Ministro

E.prot MINISTRO-2013-0002272 del 23/05/2013



COMUNE DI NOSATE

Provincia di Milano

Prot. n. 1552

Nosate li, 20 Maggio 2013

Egr. Dott.
ANDREA ORLANDO
Ministro dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 - Roma

OGGETTO : Aeroporto di Milano Malpensa - Valutazione di Impatto Ambientale relativa al nuovo Master Plan Aeroportuale

Spett. Dott. Orlando,

Siamo i Sindaci dei 5 Comuni della Provincia di Milano coinvolti dal nuovo Master Pian dell'aeroporto di Malpensa e ci rivolgiamo a Lei per sottoporle una questione di importanza fondamentale per i nostri territori: la Valutazione di Impatto Ambientale attualmente in corso, relativa all'ampliamento previsto dell'aeroporto di Malpensa.

Con la presente desideriamo portarla a conoscenza di quanto segue, riassumendo, per quanto possibile, le contraddizioni e le criticità di questo progetto che presenta non poche anomalie, sulle quali desideriamo richiamare la sua cortese attenzione.

In data 20 Maggio 2011, ENAC e SEA hanno presentato al **Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare** il Master Plan di ampliamento dell'Aeroporto di Milano Malpensa con il relativo studio di Impatto Ambientale, **chiedendone la verifica di Compatibilità Ambientale**.

Il nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa prevede l'aumento dei passeggeri da 18 a 50 milioni l'anno, l'ampliamento del sedime aeroportuale di 437 ettari e tra gli interventi, la realizzazione della Terza Pista dell'aeroporto e di 200 mila metri quadrati di superficie costruita dedicata a polo logistico (capannoni).

UNA VIA ANOMALA

La richiesta di V.I.A. sul nuovo Master Plan di Malpensa del Maggio 2011 è stata **integrata volontariamente da SEA per ben due volte** (Giugno 2012 e Novembre 2012).

Come se non bastasse, proprio mentre la Commissione VIA si accingeva a emettere un parere di compatibilità ambientale NEGATIVO, in data 11/04/2013 è stata richiesta da ENAC e concessa dal Ministero dell'Ambiente una sospensiva di 9 mesi all'emissione del suddetto parere per approfondimenti progettuali.

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.

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.

Le continue integrazioni volontarie evidenziano l'impossibilità di SEA di dare risposte credibili e hanno come unico risultato quello di generare un quadro sempre più confuso del difficile rapporto fra l'aeroporto e il territorio che la ospita.

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.

A nostro parere la modalità di gestione di questa estenuante procedura di VIA, caratterizzata da continue integrazioni volontarie e dalla richiesta finale di sospensione del parere da parte del proponente, è inaccettabile ed evidenzia una mancanza di correttezza nei confronti di tutti gli Enti Istituzionali, delle Associazioni, dei Comitati e delle migliaia di Cittadini che hanno ripetutamente inviato tantissime osservazioni .

PROCEDURE AUTORIZZATIVE

Nonostante **tutti** i Sindaci dei Comuni dell'Area di Malpensa e il Parco del Ticino abbiamo richiesto che il master plan dell'Aeroporto di Malpensa venisse subordinato all'approvazione della **Valutazione Ambientale Strategica** della Regione Lombardia sul nuovo piano d'area Malpensa quadrante ovest, SEA ed ENAC hanno invece deciso di richiederne l'autorizzazione dell'espansione aeroportuale **con la sola procedura di VIA**. Incredibilmente, il Ministero dell'Ambiente **dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare** ha dato il proprio assenso a questo tipo di procedura.

Inoltre SEA ha presentato la **richiesta di VIA basata su un semplice Master Plan**, anziché su un progetto definitivo approvato da un Ente Pubblico, richiesta che avrebbe forse dovuto essere maggiormente valutata e approfondita dal **Ministero dell'Ambiente**.

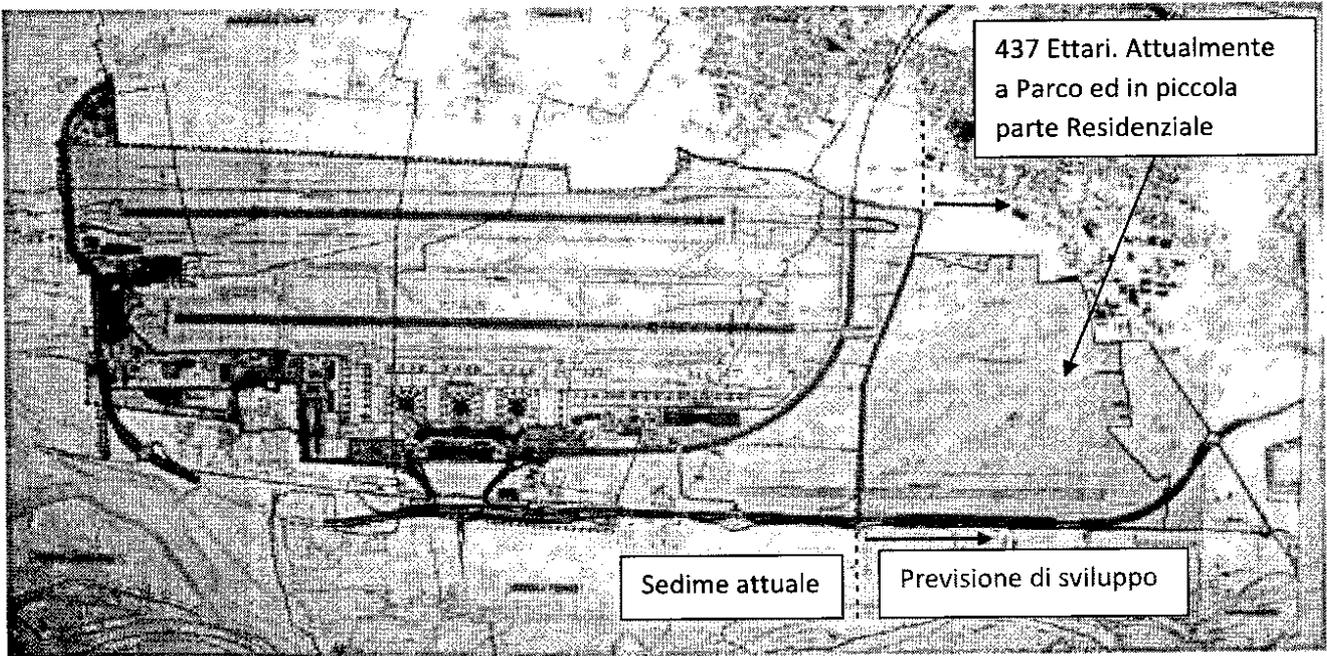
Regione Lombardia si è limitata a sottolineare l'importanza di *"procedere parallelamente e coordinatamente fra la VIA sul Master Plan e la VAS sul Piano d'Area Malpensa quadrante ovest, garantendo il massimo raccordo fra VIA e VAS per assicurare la corretta ricaduta sull'area vasta"*.

Purtroppo mentre il **Piano territoriale d'Area Malpensa** quadrante ovest (autorizzato il 16/12/2009) e la relativa **VAS** sono **fermi in Regione Lombardia** senza sapere se e quando partiranno, la VIA sta seguendo il suo iter autorizzativo ed è attualmente in fase finale presso il Ministero dell'Ambiente.

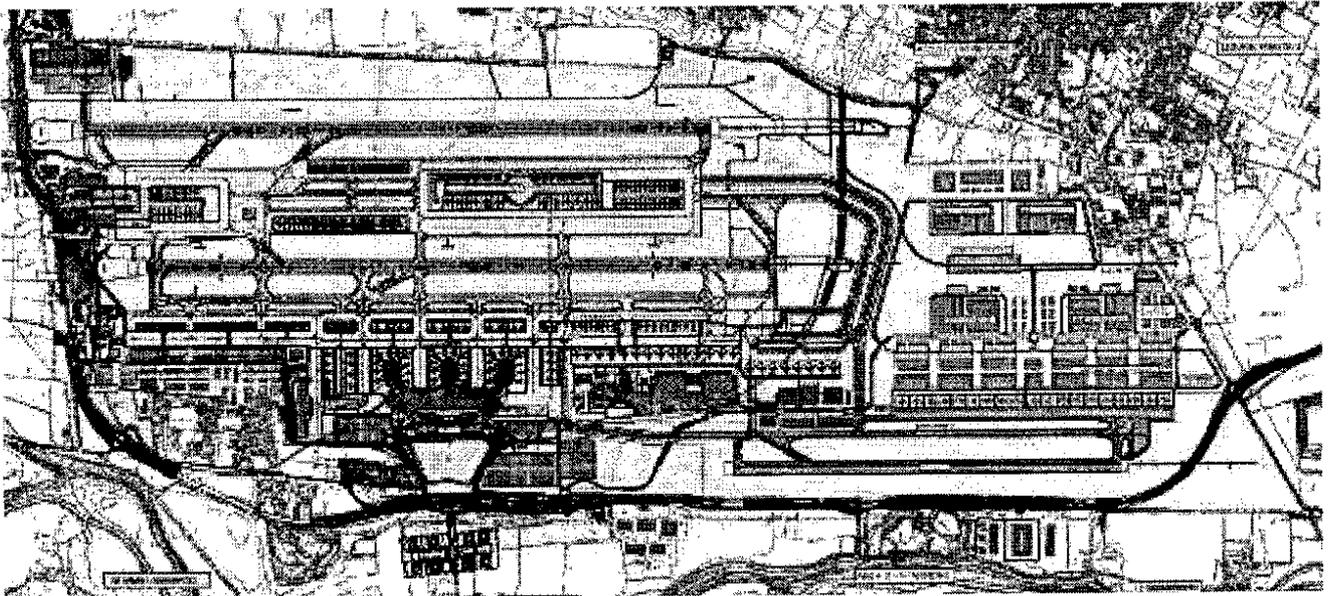
Analizzando il Nuovo Master Plan di SEA si evince chiaramente che **la VAS è necessaria**, in quanto a Pag.5 della Relazione Tecnica del Master Plan si legge che: *"Il presente Master Plan Aeroportuale si pone l'obiettivo di riproporre la centralità di Malpensa nel sistema aeroportuale europeo, Vengono pertanto aggiornate, in relazione alle mutate condizioni di riferimento, le scelte alla base del Piano Regolatore Generale Aeroportuale redatto nel 1985, proponendo un nuovo ed organico sviluppo dell'intero complesso aeroportuale"*.

Per quanto sopra il Nuovo Master Plan **integra e sostituisce il precedente Piano Regolatore Aeroportuale del 1985**, è quindi **un atto di Pianificazione Territoriale** e per questo **DEVE** essere sottoposto a **V.A.S.**

E' opportuno ricordare che la storia di Malpensa, a partire dal 1986, è costellata da una serie di inadempienze giuridico/amministrative in materia di valutazione ambientale, già oggetto di attenzione da parte della Commissione Europea, la quale aveva **archiviato nel 2006 la procedura di infrazione** nei confronti dell'Italia per la mancata realizzazione della Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) per la costruzione del terzo/terzo dell'aerostazione e per il terzo satellite, accettando l'assicurazione del Ministro dell'Ambiente pro-tempore Matteoli che Malpensa non avrebbe superato il limite **massimo di 21.300.000 passeggeri l'anno**.



Stato Attuale



Previsione futura del Master Plan

E' NECESSARIO L'AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO DI MALPENSA?

I DATI DI TRAFFICO

La informiamo che i **dati di traffico** su cui si basa il Master Plan di Malpensa sono **obsoleti** in quanto lo scenario alla base del Master Plan stesso è datato 2006 ed è antecedente l'abbandono di Malpensa da parte di Alitalia, Lufthansa Italia, Air France e KLM nell'ordine.

In questi anni il **traffico è crollato** da 24 milioni di passeggeri del 2007 a 18,5 milioni del 2012.

Le previsioni di SEA si sono dimostrate completamente sbagliate a distanza di pochi mesi (nel 2011 SEA prevedeva per il 2012 un aumento di movimenti del **+5,6%**, invece si è registrato a **-8,4%**, nel 2012 sono calati anche i passeggeri (-4%) e le merci (-8%).

Se questi sono i risultati delle previsioni di SEA a breve termine, che affidabilità possono avere quelle a medio e lungo termine ?

Ricordiamo che per dichiarazione della stessa SEA, con l'attuale sistema di piste, l'aeroporto di Malpensa è in grado di gestire fino a 300.000 movimenti/anno (circa 35 milioni di passeggeri anno).

Come è possibile basarsi su questo tipo di previsioni per giustificare la **distruzione del Parco Ticino** e la **delocalizzazione** di centinaia di persone ?

Le **Compagnie Aeree** (prima fra tutte Easyjet che da sola gestisce il 30% dei passeggeri di Malpensa), **Assaereo** (Associazione Nazionale Vettori e Operatori del Trasporto aereo di Confindustria) e il **Comitato Utenti** Aeroportuali di Malpensa si sono dichiarati **contrari al Master Plan** di SEA perorando invece gli interventi utili all'efficientamento.

Lo sviluppo dell'Aeroporto si ottiene oggi con l'ottimizzazione e l'**efficientamento dell'esistente** (collegamenti con navetta interna fra i terminal, nuove procedure ed apparati di gestione del traffico aereo, possibilità di collegamento fra voli Easyjet e voli intercontinentali, ecc.) evitando sprechi sia economici (non abbiamo bisogno di nuove cattedrali nel deserto) che ambientali.

Oggi a Malpensa transitano 18 milioni di passeggeri/anno, per assurdo, migliorando procedure ed apparati, Malpensa potrebbe anche gestire il doppio degli attuali passeggeri, così come già succede in altri aeroporti europei (es. London Gatwick).

Non ha alcun senso pensare di ampliare l'aeroporto di Malpensa con le attuali condizioni di traffico.

Segnaliamo inoltre che negli studi di SEA **non sono state volutamente considerate alternative progettuali** alla costruzione della terza pista in grado di soddisfare, all'interno del sedime aeroportuale, una futura eventuale quanto improbabile domanda di trasporto.

L'OCCUPAZIONE

Per creare occupazione, bisogna attrarre passeggeri, e come lo si può fare ?

Certamente non costruendo delle piste inutili e aumentando le tariffe sui biglietti per finanziarle, certamente non delocalizzando altre famiglie e distruggendo il Parco Ticino.

Meglio spendere i pochi fondi a disposizione, che ricordo **provverranno dall'aumento delle tariffe aeree** conseguente all'approvazione del Contratto di Programma, per **migliorare i collegamenti**.

A Malpensa manca un collegamento interno fra il T2 e il T1.

I passeggeri che arrivano con un volo a corto e medio raggio al T2 con Easyjet e devono prendere una coincidenza intercontinentale dal T1, oggi **devono ritirare il bagaglio al T2, uscire dall'aeroporto, prendere un taxi o un bus e farsi portare al T1, fra l'altro il bus si ferma lontano dall'area partenze.**

Ovviamente **il passeggero non è invogliato a volare su Malpensa** con questo disagio.

Regione Lombardia ha in programma il prolungamento delle Ferrovie Nord fino al T2, ma la stazione sarà costruita vicino al cavalcavia fuori dall'aeroporto, lontano dalle partenze. Questa è indubbiamente una buona cosa, ma solo per il trasporto dei passeggeri che da Milano devono andare direttamente al T2.

Quello che servirebbe poter attrarre passeggeri è ad esempio:

- Un **collegamento interno all'aeroporto** con navette automatiche che muovendosi all'interno del sedime aeroportuale, portino i passeggeri pochissimi minuti dall'area transiti dentro il T2 all'area transiti dentro il T1.
- La possibilità per un passeggero in arrivo al T2 con Easyjet (30% dei voli di Malpensa) da una destinazione italiana o europea e diretto ad esempio negli USA, di fare il check-in per tutte le tratte e di **inviare il proprio bagaglio a destinazione finale** direttamente all'aeroporto del primo imbarco.

In questo modo Malpensa potrebbe recuperare la propria funzione di "hub" anche senza la presenza di un grande vettore di riferimento.

GLI IMPATTI CHE SI AVREBBERO COME CONSEGUENZA DELL'AMPLIAMENTO:

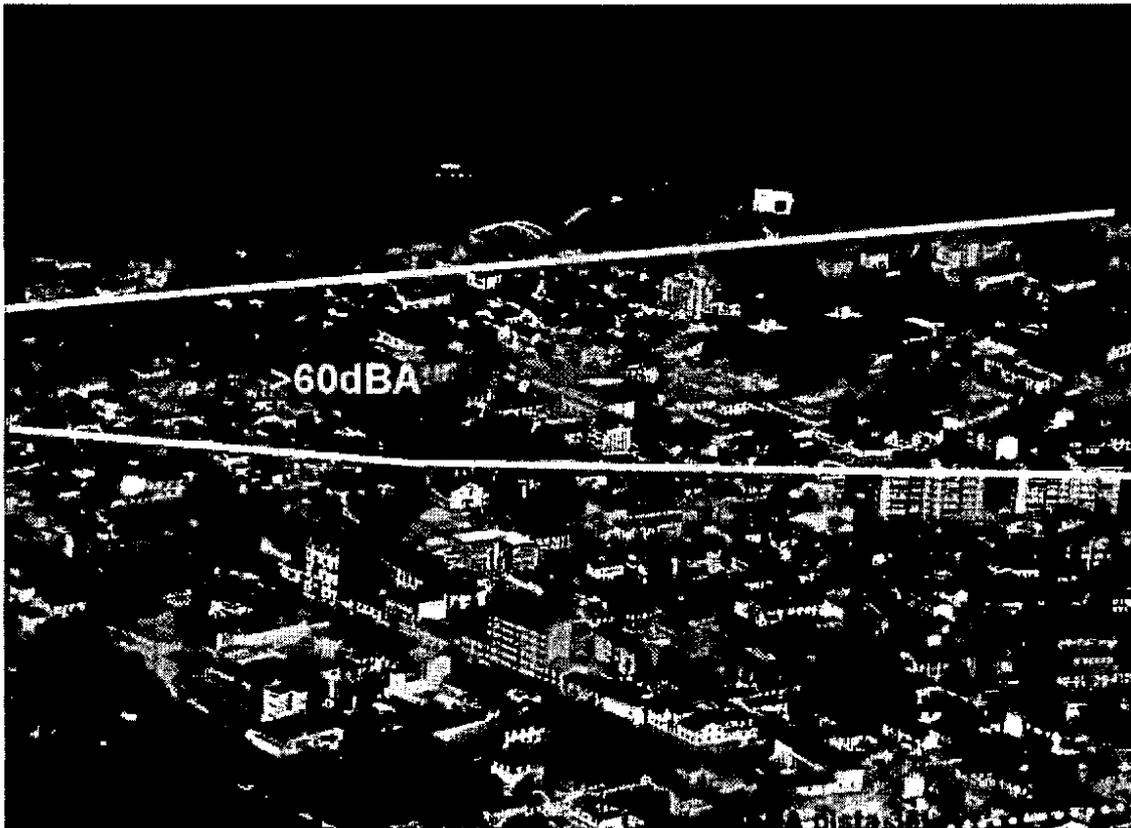
IMPATTO SULLA POPOLAZIONE (RUMORE, SALUTE, SICUREZZA)

Rumore

La costruzione della Terza Pista avrà un impatto devastante sul territorio circostante l'aeroporto, tant'è vero che 70 famiglie di Lonate Pozzolo ed almeno 7 famiglie di Nosate, dovranno essere delocalizzate.

In aggiunta alle famiglie da delocalizzare, oltre **5800 abitanti** attualmente non interessati dal rumore degli aerei risulteranno inclusi nella zona dei 60 dbA a sud dell'aeroporto.

Tali aree nelle integrazioni volontarie di SEA sono definite: "*porzioni territoriali connotate da bassa densità abitativa o del tutto prive di aree residenziali*", è sufficiente guardare la seguente immagine per rendersi conto della grossa falsità di SEA su questo argomento.



Turbigo

La terza pista non diminuirà il rumore come afferma SEA, ma lo estenderà anche ad **altre zone (oggi non impattate) in pieno Parco Ticino**, circondate da piste ciclabili e situate lungo il Sentiero Europeo E1, le ricadute in termini di stravolgimento della vita e delle economie locali saranno drammatiche.

Salute

L'analisi epidemiologica della ASL di Varese ha evidenziato che la variazione assoluta di mortalità per malattie respiratorie nei Comuni attorno al sedime aeroportuale è stata del 54%, a fronte di un aumento del 10% nella rimanente Provincia di Varese.

Analizzando i risultati del monitoraggio della qualità dell'aria del Parco Ticino, del Comune di Casorate Sempione e le motivazioni della Sentenza Quintavalle, è evidente che a questo punto è **più che mai necessario** cercare di capire meglio ed **approfondire con analisi dedicate** della durata di almeno un anno, **la tematica relativa all'inquinamento da gas di scarico e gli effetti sul substrato umano**, prima di procedere ad autorizzare ogni potenziamento dell'aeroporto di Malpensa.

Si ritiene pertanto che una **Valutazione di Impatto Sanitario** debba essere effettuata **PRIMA di procedere alla valutazione del Master Plan**.

Sicurezza

SEA ed ENAC non hanno valutato correttamente alcuni aspetti, legati principalmente alla **sicurezza** e al conseguente **disastro ambientale** in caso di incidente aereo, soprattutto in considerazione dei previsti sorvoli a bassissima quota della centrale Termoelettrica di Turbigo, identificata come **Sito a rischio incidente rilevante**.

La brughiera di Malpensa, per dimensioni è la **più grande brughiera del sud-europa** e per biodiversità ne è la più importante. Per le caratteristiche del terreno tipico di una brughiera (povero ed acido), essa **"non è ricostruibile"** altrove, come invece prevede di fare SEA all'interno del Master Plan.

Con la distruzione della Brughiera di Malpensa verrebbe inoltre **interrotta una rete ecologica nevralgica e importante** per tutto il sistema delle reti ecologiche che assicurano l'esistenza stessa e la continuità Nord-Sud del Parco del Ticino (**Rete Natura 2000**).

In data 24 Settembre 2012 il Ministero dell'Ambiente informava Regione Lombardia e il Parco Ticino che a *causa dell'attuale situazione di:*

- 1) *Degrado del SIC Brughiera del Dosso e della*
- 2) *Proposta di ampliamento dell'Aeroporto di Malpensa*

c'è il rischio, tutt'altro che remoto, che la designazione del Parco Ticino quale sito UNESCO (area MaB) venga revocata.

Nella stessa lettera il Ministero dell'Ambiente:

*- ribadisce l'importanza del **rispetto della coerenza con la Direttiva Habitat** nelle decisioni relative alla pianificazione dell'ulteriore sviluppo previsto per il territorio limitrofo a Malpensa*

*- evidenzia che la problematica dell'area è **costantemente all'attenzione della Commissione Europea.***

1) Degrado del SIC Brughiera del Dosso

Come è noto la Sentenza 11169/2008, emessa dalla Decima Sezione Civile del Tribunale di Milano, relativa alle emissioni inquinanti degli aerei in decollo ha dimostrato che i danni agli alberi sono provocati dalle suddette emissioni ed ha indennizzato i proprietari della tenuta Quintavalle per tali danni.

Anche la Sentenza 2157/20012, emessa dalla Corte d'Appello del Tribunale di Milano, ha confermato le motivazioni della sentenza di primo grado 11169/2008, aumentando da 4,5 a 8 milioni di Euro l'indennizzo che SEA e Ministero dei Trasporti dovranno pagare ai proprietari.

In relazione alla situazione di devasto ambientale del SIC Brughiera del Dosso IT2010012, la **Commissione Europea ha avviato una procedura di infrazione** contro l'Italia per violazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche ("direttiva habitat"), con l'invio di una lettera di messa in mora all'Italia in data 22 giugno 2012 (Riferimento procedura n. 2012/4096).

2) Conseguenze

Come è noto, l'ampliamento dell'Aeroporto di Malpensa andrà a interessare un'area importantissima dal punto di vista naturalistico, la distruzione della quale inevitabilmente comporterà:

- **Sottrazione di habitat di interesse comunitario** (inclusi negli elenchi di cui all'allegato II della Direttiva Habitat)
- **Sottrazione di habitat di specie animali di interesse comunitario** (inclusi negli elenchi di cui all'allegato II della Direttiva Habitat)
- **Sottrazione di habitat di specie di uccelli di interesse comunitario** (inclusi negli elenchi di cui all'allegato I della Direttiva Uccelli).

La realizzazione delle opere sottoposte a valutazione comporterà l'eliminazione della brughiera di pianura più estesa nell'Europa meridionale, che ospita specie animali delle quali è stato riconosciuto il valore naturalistico elevato, e in diversi casi l'unicità delle condizioni che si riscontrano nell'area interessata alla realizzazione delle opere valutate.

La realizzazione delle opere previste comporta 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 Betuti*; di 37,20 ha dell'habitat di interesse comunitario denominato Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur*.

La presenza di habitat di interesse comunitario e di popolazioni, anche significative, di specie di interesse comunitario che fanno di quest'ambito un'area ad elevata biodiversità, ha portato il **Parco Ticino a inoltrare richiesta** ufficiale a Regione Lombardia, e per conoscenza al Ministero dell'Ambiente e all'Unione Europea, per **l'istituzione di un nuovo Sito di Importanza Comunitaria e Zona di Protezione Speciale denominato "Brughiere di Malpensa e di Lonate"**.

Attualmente Regione Lombardia sta rallentando questa richiesta per motivi esclusivamente legati all'ampliamento dell'aeroporto.

Solo 4 anni fa è stata scoperta in loco la presenza di una popolazione numerosa della specie di farfalla diurna ***Coenonympha oedippus***, considerata la farfalla europea a maggior rischio di estinzione, questo fatto rappresenta un *unicum* a livello europeo. La specie *Coenonympha oedippus* è **inclusa negli allegati II e IV della Direttiva Habitat**.

Le specie in allegato IV sono "specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa".

L'area ospita anche **ricche e diversificate popolazioni di specie di uccelli incluse nell'allegato I della Direttiva Uccelli**, alle quali si applica considerazione analoga a quella indicata per le specie dell'allegato II della Direttiva Habitat.

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 NUOVA PROCEDURA DI INFRAZIONE nei confronti dello Stato Italiano e di Regione Lombardia, quale Ente responsabile** per l'applicazione delle due direttive citate.

Ricordiamo che in caso di mancata soluzione, le procedure di infrazione della Comunità Europea si possono trasformare in multe, ovvero in mancati trasferimenti dalla UE verso lo Stato interessato. In tale caso si potrebbe configurare l'ipotesi di danno erariale nei confronti dello Stato e di riflesso degli Enti Locali interessati.

UNESCO - Riserva MaB "Valle del Ticino"

Il Programma MAB (Man and the Biosphere) è stato avviato dall'UNESCO negli anni '70 allo scopo di migliorare il rapporto tra uomo e ambiente e ridurre la perdita di biodiversità. Il programma ha portato al riconoscimento, da parte dell'UNESCO, delle Riserve della Biosfera, aree che gli Stati membri s'impegnano a gestire nell'ottica della conservazione delle risorse e dello sviluppo sostenibile, nel pieno coinvolgimento delle comunità locali.

In tutto il mondo vi sono attualmente 553 Riserve MaB.

Il fatto che il riconoscimento **MaB dell'UNESCO sia stato concesso in Italia a sole 8 riserve tra le quali "la Valle del Ticino"** evidenzia l'importanza e l'unicità delle aree che saranno impattate dall'ampliamento dell'Aeroporto di Malpensa.

La lettera del Ministero dell'Ambiente del 24/9 riporta anche che il Ministero dell'Ambiente, con il Parco Ticino e il comitato nazionale MaB, stanno lavorando per l'ampliamento della Riserva MaB in sponda Piemontese e che *"la proposta di ampliamento dell'aeroporto è richiamata tra gli impianti antropici da contenere"*.

In conclusione il riconoscimento di Riserva MaB UNESCO costituisce un elemento di straordinaria importanza sui piani nazionale e internazionale. Non è possibile parlare di sviluppo sostenibile e di valorizzazione turistica del Parco Ticino e del nostro territorio in generale, senza difendere fermamente questo tipo di riconoscimenti.

CONCLUSIONI

- Non è possibile pensare di **ampliare un aeroporto di 437 ettari**, aumentando il traffico **da 18 a 50 milioni** di passeggeri, costruendo una **terza pista di volo e 200.000 m² di capannoni** senza passare per una VAS.

La VAS sul Piano d'area Malpensa è l'unico strumento che può e deve dire fino a che punto lo sviluppo di Malpensa può arrivare e qual è il traffico che questo territorio, già enormemente impattato, può sopportare.

Nel caso dell'ampliamento dell'Aeroporto di Malpensa, la sola VIA non assolve al compito di verificare la coerenza delle proposte programmatiche e pianificatorie (contenute nel Master Plan) con gli obiettivi di sostenibilità del territorio.

Una VAS definirebbe un limite e metterebbe delle regole. Regole che, a quanto pare, non piacciono a SEA, a ENAC e agli Enti Pubblici (Regione Lombardia e Ministero dell'Ambiente) che hanno condiviso queste anomale procedure autorizzative.

Il Piano d'area Malpensa è scaduto dal 2009.

- Le **previsioni di traffico** presentate da SEA come UNICA motivazione dell'ampliamento dell'aeroporto sono volutamente **sovrastimate**. Tali previsioni sono **regolarmente smentite dai dati reali**.

L'urgenza con cui SEA motiva la propria posizione negativa rispetto all'**Alternativa "Zero"** e cioè che *"nel breve-medio periodo possano essere raggiunte situazioni in cui si avvicina ai livelli di saturazione della capacità"* **non è assolutamente credibile !**

Attualmente l'Aeroporto di Malpensa **sta lavorando al 50% delle proprie potenzialità** e non c'è nessuna necessità di prevedere un ulteriore ampliamento dell'aeroporto.

Il buon senso dice che dovremmo aspettare almeno che Malpensa abbia recuperato i volumi di traffico del 2007 prima di procedere a valutare eventuali potenziamenti.

La costruzione di una nuova pista sottrarrà risorse alle opere che potrebbero portare ad un vero aumento dell'occupazione.

- SEA non ha preso correttamente in considerazione l'analisi del **rumore, trascurando l'impatto sulle aree RESIDENZIALI DENSAMENTE POPOLATE a sud dell'aeroporto** nei Comuni di Nosate, Turbigo e Castano Primo.

- Considerati le analisi dell'aria e le analisi epidemiologiche disponibili, si ritiene che una **Valutazione di Impatto Sanitario** debba essere effettuata **PRIMA di procedere alla valutazione del Master Plan.**
- Il sorvolo a bassissima quota della **Centrale Termoelettrica di Turbigo** introdurrà un **rischio di incidente rilevante** sul territorio.
- **Esistono alternative progettuali alla terza pista** in grado di supportare eventuali domande di traffico superiori alle attuali capacità dell'aeroporto.
- La distruzione della più bella brughiera del Parco Ticino comporterà **l'interruzione del corridoio ecologico** e la distruzione di un'area **UNICA**, di grandissima **importanza naturalistica a livello europeo**, oltre che culturalmente importante e di grande fruizione ricreativa per le popolazioni della zona.
- La realizzazione del Master Plan porterà a nuove **procedure di infrazione della Comunità Europea** per la distruzione di Habitat e specie di interesse comunitario.
- Un ultima riflessione: perché SEA insiste a costruire i capannoni nella più bella brughiera del Parco Ticino, invece di utilizzare le zone di Lonate Pozzolo, Ferno e Somma, già delocalizzate in passato, sotto le rotte delle piste esistenti ed attualmente non abitabili ed in stato di degrado?
Non sarà perché, costruendo all'interno del sedime aeroportuale, SEA, oltre a ricevere il terreno dal Ministero della Difesa, non sarà nemmeno tenuta a pagare gli oneri di urbanizzazione e l'ICI al Comune di Lonate Pozzolo.
Questo tipo di operazione ha un nome ben preciso e non ha nulla a che vedere con il traffico aereo !

La ringraziamo per l'attenzione e rimaniamo a disposizione per ogni chiarimento e per fornirle tutta la documentazione integrativa che ritenga necessaria (Report Analisi aria, Analisi epidemiologiche, Delibere di Enti Pubblici, Richieste di VAS inviate sia da Comuni che da Associazioni Ambientaliste, Dati di Traffico, Documentazione sulla Brughiera di Malpensa, ecc.).

Chiediamo infine la sua disponibilità ad incontrarci al fine di poterle illustrarle personalmente le contraddizioni e le criticità di questo progetto.

Ogni comunicazione potrà essere inviata alla segreteria del Comune di Nosate Tel. 0331 899530
email: segreteria@comune.nosate.mi.it

Distinti Saluti.

IL SINDACO DEL COMUNE DI NOSATE
Carlo Angelo

IL SINDACO DEL COMUNE DI
CASTANO PRIMO
Franco Rudini

IL SINDACO DEL COMUNE DI TURBIGO
Christian Garavaglia

IL SINDACO DEL COMUNE DI
ROBECCHETTO CON INDUNO
Maria Angela Misci

IL SINDACO DEL COMUNE DI
VANZAGHELLO
Gian Battista Guardoni