

Italia
Nostra ONLUS

Milano, 31.07.2012
Prot. 15/2012



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

E.prot DVA - 2012 - 0019047 del 08/08/2012

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE

Att.ne Arch. Giovanna BORZI

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Viale Cristoforo Colombo 44

00147 ROMA

Fax: 06.5722.5994

Email: dva@minambiente.it

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura
e l'arte contemporanea (DGPABAAC)

Servizio IV: Tutela e qualità del paesaggio

Via San Michele, 22

00153 ROMA

Fax: 06.5843.4404

Email: mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

REGIONE LOMBARDIA

Att.ne Dr. Bruno MORI, Direttore Generale

Direzione Generale Territorio e Urbanistica

Piazza Città di Lombardia 1

20124 MILANO

Fax: 02.6765.8398

Email: bruno_mori@regione.lombardia.it

REGIONE PIEMONTE

Direzione programmazione Strategica, Politiche Territoriale
ed Edilizia

Corso Bolzano 44

10121 TORINO

Fax: 011.4324804

Email: direzioneB08@regione.piemonte.it

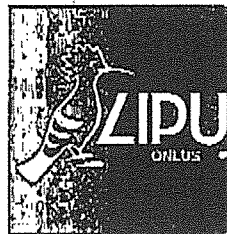
Lettera e osservazioni inviate unicamente
per posta elettronica certificata

Oggetto: Aeroporto di Milano Malpensa

Procedura di VIA del Nuovo Master Plan aeroportuale

Rif.: ns. prot. 22/2001 del 15.07.2011, osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale

Invio osservazioni alle Integrazioni Volontarie presentate dal Proponente.



Italia
Nostra ONLUS

Gentili Signori,

con riferimento all'oggetto e alla procedura aperta in merito alle Integrazioni Volontarie presentate dal Proponente, di cui alla documentazione disponibile sul sito WEB del Ministero dell'Ambiente¹, in allegato alla presente si trasmettono le osservazioni elaborate dalle scriventi Associazioni.

Con l'occasione si segnala che nel documento di osservazioni che si trasmette, al § 4.1.2.6.1, "Fuel dumping", è presente una breve relazione su un danno ambientale conclamato e documentato, per il quale si richiede riscontro al Ministero dell'Ambiente in qualità di responsabile in Italia della buona conservazione dei siti afferenti alla rete Natura 2000.

Rimanendo a disposizione per ogni ulteriore sviluppo, con l'occasione si porgono cordiali saluti.

Paola Brambilla
WWF Lombardia - Presidente Regionale

Riccardo Fortina
WWF Piemonte e Valle d'Aosta - Presidente Regionale

Costanza Pratesi
FAI- Responsabile Ufficio Ambiente e Paesaggio

Massimo Soldarini
LIPU-BirdLife Italia Lombardia

Riccardo Ferrari
LIPU-BirdLife Italia Piemonte

Luigi Santambrogio
Italia Nostra Lombardia - Presidente Regionale

All.to Studio di Impatto Ambientale: osservazioni aggiuntive inerenti le Integrazioni Volontarie presentate dal Proponente progetto

Per contatti:

WWF Lombardia - Via P. Orseolo 12 - 20144 Milano
Dr.ssa Gianna Chiocchio
Tel.: 02.83133.228 - Email: lombardia@wwf.it

¹ Al link: http://www.va.mlnambiente.it/Ricerca/SchedaProgetto.aspx?ID_Progetto=421



for a living planet®

WWF Italia
Sezione Regionale
Lombardia
Via Orseolo, 12
20144 Milano

Tel: +39-02-83133228
Fax: +39-02-83133202
e-mail: lombardia@wwf.it
sito: www.wwf.it/lombardia

Fax To	Spett.le Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali Alla c.a. dell'Arch. Giovanna Borzi		
Fax no.	06-57225994	Date	31 luglio 2012
From	WWF Italia Sezione Regionale Lombardia Gianna Chiocchio		
Subject	Aeroporto di Milano Malpensa Procedura di VIA del Nuovo Master Plan aeroportuale Rif.: ns prot. 22/2001 del 15.07.2011, osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale Invio osservazioni alle integrazioni Volontarie presentate dal Proponente.	No. of pages	3 (compresa la copertina)

Con la presente anticipiamo per fax la lettera in merito alle osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale.

Le osservazioni verranno inviate tramite posta certificata e per raccomandata al Ministero dell'Ambiente.

Cordiali saluti

WWF Italia Sezione Regionale Lombardia
Gianna Chiocchio

Tel. 02-83133228

Fax 02-83133202

e-mail: lombardia@wwf.it



Registrato come:
Associazione Italiana per il
World Wide Fund For Nature
Via Po, 25/c - 00198 Roma

C.F. 80078430586
P.I. IT02121111005

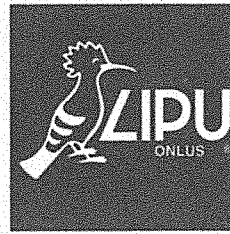
Ente morale riconosciuto con
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerca N. H 1890AD2.

O.N.G. (idoneità riconosciuta
con D.M. 2005/337/000950/5
del 9.2.2005 - ONLUS di
diritto

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado
dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire
un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.





Italia
Nostra^{ONLUS}

Aeroporto di Milano Malpensa
Procedura di VIA del Nuovo Master Plan aeroportuale

**Studio di Impatto Ambientale:
osservazioni aggiuntive inerenti
le Integrazioni Volontarie
presentate dal Proponente progetto**



Italia
Nostra



Milano/Torino, 31 luglio 2012

A cura di:

→ **WWF Italia**

- Sezione Regionale Lombardia
Via P. Orseolo 12 - 20144 MILANO
Tel: 02.83133.1 Fax: 02.83133.202
E-mail: lombardia@wwf.it
- WWF Italia - Sezione Regionale Piemonte e Valle d'Aosta
Via Peyron 10 - 10143 TORINO
Tel: 011.4731873 - 011.4731746 Fax: 011.4373944
E-mail: piemonte@wwf.it
- WWF Italia - Area Territorio ed Ecoregioni
Via P. Orseolo 12 - 20144 MILANO
Tel: 02.83133.1 Fax: 02.83133.202
E-mail: alpi@wwf.it
- WWF Italia - Ufficio Legale Legislativo
Via Po 25/C - 00187 ROMA
Tel: 06.84497.1 Fax: 06.84497.236
- WWF Italia - Ufficio GIS ERC ALPI e ERC Mediterraneo
Via Centa, 54 - 31020 VILLORBA (TV)
Tel. 0422.444188
E-mail: g.ghedin@wwf.it

→ **FAI, Fondo Ambiente Italiano**

Viale Cogni Zugna 5 - 20144 MILANO
Tel.: 02.4676151 Fax: 02.467615292
Email: c.pratesi@fondoambiente.it

→ **LIPU BirdLife Italia**

- Sezione Lombardia
Via Don Orione 43 - 20811 CESANO MADERNO (MB)
Tel.: 0362.528424 Fax: 0362.508199
Email: massimo.soldarini@lipu.it
- Sezione Piemonte
Via Giambattista Pergolesi 116 - 10154 TORINO
Tel.: 011.266944 Fax: 011.82531194
Email: lipu@arpnet.it

→ **Italia Nostra**

Sezione Lombardia - Via Pellico Silvio 1 - 20121 MILANO
Tel.: 02.875950
Email: lombardia@italianostra.org



Italia
Nostra



INDICE

Note di redazione	6
Principali abbreviazioni utilizzate in queste Osservazioni	6
Introduzione	7
1 Il Piano Territoriale Regionale d'Area (PTR) di Malpensa dev'essere il naturale contenitore di riferimento per il nuovo Master Plan di Malpensa	8
2 Integrazioni Volontarie: ambiti generali e programmatici	11
2.1 Verifica della disponibilità della documentazione	11
2.1.1 Documentazione presentata non consona	11
2.2 Verifica della coerenza dell'attuale procedura di VIA	12
2.3 Coerenza della documentazione predisposta dal Proponente	12
2.4 I contenuti di approfondimento nelle Osservazioni Volontarie sono largamente insufficienti	13
2.4.1 Le mancate risposte di SEA	13
2.4.1.1 Questo Master Plan non si è ancora confrontato con il territorio	15
2.4.1.1.1 Le contrarietà generali contro l'ampliamento dello scalo aeroportuale, espresse da numerosissimi portatori di interesse, pubblici e privati	16
2.4.1.1.2 L'aperta non collaborazione di SEA alle richieste dei portatori di interessi	18
2.4.1.1.3 Inutilità della terza pista e/o dell'ampliamento dello scalo aeroportuale	18
2.4.1.1.4 Mancata ottimizzazione delle potenzialità dello scalo di Malpensa così com'è oggi	19
2.4.1.1.5 Maggiori costi a carico dell'utenza	19
2.4.1.1.6 Ricaduta occupazionale non garantita e/o falsata nella sua comprensione	20
2.4.1.1.7 <i>De-hubbing</i> di altre compagnie aeree oltre ad Alitalia	20
2.4.1.1.8 Malpensa 2000 nata grazie a irregolarità urbanistiche, che potrebbero continuare sotto altre vesti	21
2.4.1.1.9 SEA non prende in considerazione le potenzialità già esistenti sul territorio per un'eventuale espansione di Malpensa	21
2.4.1.1.10 Manca il coraggio di ripensare al futuro di Malpensa a favore di una migliore redistribuzione del traffico aereo sul Nord Italia	22
2.4.1.1.11 La richiesta della procedura di VAS	22
2.4.1.1.12 Procedimenti aperti contro Malpensa, anche di natura legale	23
2.4.1.1.13 I problemi e le preoccupazioni per la salute pubblica	23
2.4.1.1.14 Lo scalo di Malpensa viene dichiarato come un " <i>disastro ambientale</i> "	25



2.4.1.1.15	Il Master Plan impatta in maniera negativa significativa su importantissimi aspetti ambientali e naturalistici	26
2.4.1.1.16	Il Master Plan impatta in maniera negativa significativa sull'area MAB dell'UNESCO	27
2.4.1.1.17	Il Master Plan impatta in maniera negativa significativa su un'area per la quale è stata avviata la procedura di individuazione di SIC, Sito di Importanza Comunitaria	27
2.4.1.1.18	Il Master Plan impatta in maniera negativa significativa su un'area già destinata in passato ad essere individuata come compensazione ambientale	27
2.4.1.1.19	Il Master Plan impatta in maniera insostenibile con le valenze paesaggistiche del territorio	27
2.4.1.1.20	Il Master Plan va in aperta controtendenza rispetto ad importanti caratteristiche territoriali	28
2.4.2	Le manipolazioni sulla coerenza del Master Plan e gli interessi non velati sull'approntamento dei volumi commerciali	28
2.4.3	L'approccio del Proponente alla questione ambientale, intesa come conservazione della biodiversità, è censurabile	30
3	Quadro Progettuale	32
3.1	Esame della Relazione Introduttiva (RIIn) e degli Approfondimenti Progettuali (APr)	32
4	Quadro Ambientale	35
4.1	Esame delle componenti ambientali oggetto di integrazione	36
4.1.1	L'Area Vasta di riferimento (AAm, § 3.1)	36
4.1.2	Gli Approfondimenti Ambientali (AAm)	38
4.1.2.1	Componente atmosfera (§ 5)	39
4.1.2.2	Componente idrica superficiale (§ 6)	40
4.1.2.3	Componente suolo e sottosuolo (§ 6)	44
4.1.2.4	Componente vegetazione e flora (§ 7)	44
4.1.2.5	Componente fauna (solo avifauna) (§ 7)	44
4.1.2.5.1	La tipologia degli impatti sulla fauna	46
4.1.2.5.2	Impatti di cantiere	46
4.1.2.5.3	Impatti di esercizio	47
4.1.2.5.4	<i>Bird strike</i>	47
4.1.2.5.5	Inquinamento luminoso	52
4.1.2.5.6	Inquinamento rumoroso	52
4.1.2.5.7	Conclusioni inaccettabili per quanto riguarda gli impatti in fase di cantiere e in fase di esercizio	53
4.1.2.6	Componente ecosistemica (§ 7)	54
4.1.2.6.1	<i>Fuel dumping</i>	54



Italia
Nostra



4.1.2.7	Componente rumore (§ 8)	59
5	Paesaggio	61
5.1	Inadeguatezza dell'area di studio considerata nell'analisi della componente paesaggistica	61
5.2	Il concetto di paesaggio viene "esteso" secondo necessità	62
5.3	Analisi specifica dei contenuti della Relazione Paesaggistica	64
5.3.1	Analisi della "sensibilità paesaggistica" secondo la RP	64
5.3.1.1	Via Gaggio: una testimonianza paesaggistica che verrà cancellata dall'ampliamento aeroportuale	68
5.3.2	Analisi della valutazione dell'incidenza paesaggistica	69
6	Studio di Incidenza	73
6.1	La procedura di infrazione 2012/4096	73
7	Mitigazioni e compensazioni	74
7.1	Il contesto nel quale viene calato l'argomento generale delle mitigazioni e delle compensazioni	74
7.2	La dinamica attraverso la quale si vorrebbero realizzare mitigazioni e compensazioni presenta molte incongruenze	77
8	Monitoraggi	80
9	Conclusioni	81



Italia
Nostra



Note di redazione

Il rimando ai capitoli dei documenti analizzati è in carattere normale (p.e. § 10).

Una citazione è sempre aiutata o dal titolo e dal numero del capitolo oppure è accompagnato dal rimando al solo numero di pagina.

Solo il rimando ai capitoli/note/tabelle di queste osservazioni (sia nel testo, sia nelle note a piè di pagina) è in carattere grassetto (p.e. § 10).

Il rimando alle Osservazioni Generali delle Associazioni, del 15.07.2011, è ugualmente in grassetto (**OG/2011**).

Considerando che le presenti Osservazioni riprendono per punti elenco numerici molteplici argomenti ritrovabili nelle **OG/2011** e, ulteriormente, creano numerose nuove informazioni (per esempio da rassegna stampa) fornite ancora attraverso punti elenco numerici, per comodità redazionale e in caso di futura ripresa, tutti questi punti elenco appartengono ad un'unica numerazione progressiva.

Principali abbreviazioni utilizzate in queste Osservazioni

RIn	=	Relazione Introduttiva
APr		Approfondimenti Progettuali
AAM		Approfondimenti Ambientali



Italia
Nostra



Introduzione

Le scriventi Associazioni partecipano in questa fase di approfondimento della pratica di VIA del nuovo Master Plan aeroportuale di Malpensa e unitariamente, così come già manifestato in occasione delle proprie "Osservazioni Generali" (d'ora in avanti **OG/2011**) del 15.07.2011 sul SIA, esprimono il proprio parere.

Le citate OG/2011 si devono intendere in questa sede totalmente riconfermate; esse, come puntualmente e diffusamente argomentato, esprimevano un parere assolutamente negativo sulla pratica esaminata e, in spirito collaborativo e aperto, nelle "Richieste finali" (§ 5) venivano forniti specifici spunti dell'aspetto valutativo (contesti "generale", "tecnico-scientifico", "metodologico ambientale", "metodologico-paesaggistico", "procedurale" e "normativo"), per un totale di ben 70 richiami a incompletezze, insufficienze, omissioni e/o adeguamenti con i quali SIA e Studio di Incidenza avrebbero dovuto auspicabilmente confrontarsi per migliorare sostanzialmente i propri contenuti e tentare di raggiungere un livello di accettabile sostenibilità per il programma di opere proposto con il nuovo Master Plan di Malpensa.

WWF, FAI, LIPU e Italia Nostra, dopo aver analizzato le Integrazioni Volontarie presentate da SEA, devono purtroppo riconfermare il proprio giudizio pesantemente negativo con l'aggravio, per l'importante impegno profuso, di aver visto completamente vanificato il proprio lavoro dell'anno scorso, in quanto il Proponente non ha spostato di un centimetro la propria posizione, producendo sì nuova documentazione ma non risolvendo in alcun modo le tante questioni aperte, soprattutto di carattere ambientale e per quanto riguarda la conservazione della biodiversità.

Occorre quindi ricordare in questa sede che la risonanza territoriale verso quest'opera è contraria ed è ampiamente diffusa sia nell'Ovest che nell'Est Ticino e, ancora più grave, è di poche settimane fa la condanna di SEA a dover pagare 8 milioni di Euro per disastro ambientale^[1 - 2], per la cd. sentenza Quintavalle (si veda **OG/2011**, § 3.4.2), alla quale pratica risulta poi connessa la recente procedura di infrazione a carico dell'Italia n. 2012/4096, della quale si tratterà brevemente nel successivo § 6.1.

¹ "Malpensa, SEA condannata a pagare 8 milioni. Per la morte di 100 mila piante.

Causa pilota di un cittadino che si era stabilito nel Parco Naturale del Ticino "invaso" dall'inquinamento dei residui di carburante. Il Ministero dell'Ambiente aveva fornito una valutazione sulla base di ispezioni del Corpo Forestale dello Stato in cui parlava chiaramente di "disastro ambientale". Responsabile anche il Ministero dei Trasporti.

Una tegola da otto milioni di euro sulla SEA. Un'ingombrante pronuncia per il piano di espansione di Malpensa e una nuova ombra sulla vendita ai privati già contestatissima.

La seconda sezione civile della Corte d'Appello di Milano ha condannato il gestore aeroportuale milanese, in solido con il Ministero dei Trasporti, per danno alla proprietà e ha perfino aumentato la liquidazione dell'indennità da 5 a quasi 8 milioni di euro. Le motivazioni della sentenza saranno depositate a giorni, ma la pronuncia dei giudici in secondo grado mette un carico pesante sulla SEA, sul suo passato e soprattutto sul futuro.

(...) A mettere un punto fermo a 13 anni di contese arriva oggi la seconda condanna per la SEA. Non è la parola fine, c'è sempre la Cassazione. Ma l'avvocato Elisabetta Cicigoi, che ha difeso Quintavalle insieme ai colleghi Matteo Majocchi e Gianluca Gariboldi, sembra fiduciosa anche se attende di leggere la motivazione della sentenza. Spiega che è sicuramente una pronuncia importante: è l'epilogo di una battaglia che si è svolta in un aula di tribunale su basi giuridiche e con dati scientifici accertati da quattro anni di perizie; ma ribadisce anche l'inviolabilità di alcuni vincoli giuridici di rilievo pubblico fondamentali. Su tutti, l'obbligo per gli amministratori che intendono realizzare infrastrutture di questa portata e complessità a valutare correttamente le localizzazioni e a mettere in campo concreti strumenti di mitigazione e misure compensative. Cosa che, evidentemente, a Malpensa non è stata fatta a dovere.

Fonte: Il Fatto Quotidiano, 16.06.2012.

² Si veda anche più diffusamente successivo § 2.4.1.1.14.



1 Il Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) di Malpensa dev'essere il naturale contenitore di riferimento per il nuovo Master Plan di Malpensa

Prima ancora di affrontare lo specifico delle Osservazioni Volontarie di SEA, è necessario ribadire la posizione ferma delle Associazioni, che le citate Osservazioni Volontarie non fanno variare, ovvero che tutta la pratica in esame è affrontata con una logica circa gli strumenti di approvazione di governo territoriale che è totalmente rovesciata: per nessuna ragione può essere accettato che, in fase di rinnovo di Piano Territoriale d'Area (PTA) di Malpensa, lo stesso con contempi *per tempo* il Master Plan e il relativo ingentissimo ampliamento aeroportuale.

Per riprendere il filo del discorso basterà rifarsi al lavoro di WWF, FAI, LIPU e Italia Nostra che nelle OG/2011, § 3.1 e relativi sottocapitoli, avevano chiaramente delineato come:

- a) l'attuale PTA Malpensa - oggi scaduto, da tempo - non fosse mai stato coerente, territorialmente parlando, con l'influenza dell'attività aeroportuale e delle opere ad essa collegate^[3];
- b) occorre che lo scalo di Malpensa fosse considerato al centro di un'area omogeneamente individuata;
- c) nuovo Master Plan di Malpensa, terza pista e PTA Malpensa non sono mai stati fatti incontrare, secondo dinamiche legislative che non possono essersi realizzate solo a causa di distrazione;
- d) il nuovo Master Plan di Malpensa è chiaramente un documento di ordine programmatico.

Non si tratta perciò - solamente - di chiedere che venga attivata una procedura di VAS sul Master Plan di Malpensa, ma - soprattutto - di attuare l'evidenza macroscopica che il Master Plan di Malpensa dev'essere inserito nel Piano d'Area di Malpensa, sul quale dovrà ovviamente essere fatta una VAS complessiva.

Ovvero che prima di tutto venga espletata la VAS sul PTRA Malpensa - che oggi, per quanto riguarda il livello pianificatorio, può godere già di numerose informazioni per la valutazione del Master Plan - e che solo successivamente venga avviata la pratica approvativa del nuovo Master Plan, certamente ancora attraverso un'ulteriore VAS, di ambito territoriale più ridotto.

La dinamica espressa sarebbe inoltre coerente anche per valutare in maniera adeguata, con uno strumento opportuno - cioè la VAS del PTRA - le tante mitigazioni e compensazioni ambientali dalle vaste ricadute territoriali, ben oltre il sedime aeroportuale, che il Proponente già oggi, in fase propositiva, indica essere necessarie come misure a favore dell'ambiente, nel nuovo Master Plan aeroportuale (si veda il successivo § 7 e relativi sottocapitoli).

Non procedendo in questo modo il preventivato "*Documento Strategico di Integrazione Ambientale*" - che SEA in queste Integrazioni Volontarie annuncia per la prima volta - risulterebbe slegato, proceduralmente parlando, dalla valutazione e approvazione del Master Plan stesso, cosa che naturalmente non è possibile ottenere.

Ma c'è di più, delle novità sono intercorse dalla presentazione del Master Plan nel 2011; ci si riferisce cioè alle mozioni nr. 0226^[4] e nr. 0227^[5] da parte dei Consiglieri del Popolo della Libertà (PdL) Azzi,

³ In queste Integrazioni Volontarie il Proponente dedica un documento specifico, l'Allegato 1, alle opere di accessibilità all'aeroporto, con un lungo elenco di infrastrutture stradali e ferroviarie, in Lombardia e in Piemonte che o sono state progettate apposta per migliorare l'accesso allo scalo aereo o dallo stesso scalo sono state comunque condizionate.

Va da sé che questa situazione richiama agevolmente la bontà del pensiero delle Associazioni ambientaliste che da sempre hanno affermato che non si può disgiungere Malpensa dalle sue strutture di accesso e che conseguentemente questo deve costituire specifico lavoro di esame per affrontare in un contenitore adeguato (VAS del PTRA) gli impatti ambientali, per il loro effetto sinergico e cumulativo.

⁴ "*Mozione concernente la partecipazione degli Enti Locali e di Associazioni di rilevanza territoriale alla formazione del nuovo Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) di Malpensa*".

⁵ "*Mozione concernente il nuovo Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) di Malpensa e priorità regionali in ordine agli scali aeroportuali lombardi*".



Puricelli e Zuffada, presentate il 09.11.2011 presso il Consiglio della Regione Lombardia e dallo stesso approvate in data 15.11.2011.

La **MOZIONE 226** prende atto che qualcosa non sta funzionando come dovrebbe con i tempi di redazione del PTR[A]^[6] e che in questo ritardo stridono sia l'avanzato iter del Master Plan^[7], sia il mancato coinvolgimento degli Enti locali^[8], che chiedono da tempo di essere ascoltati preventivamente rispetto alla concretizzazione del Master Plan stesso^[9 - 10].

La mozione 226 indica poi un percorso che rispecchia la posizione che era già stata espressa dalle Associazioni ambientaliste: *"i programmi di intervento del Piano Territoriale d'Area Malpensa, ancor prima di quelli del Master Plan Aeroportuale, che pure alle previsioni del Piano d'Area dovrà conformarsi in via preventiva, dovranno ai sensi dell'art. 4 della l.r. 12/2005 essere sottoposti alla procedura di V.A.S. e che nessun tipo di intervento del Master Plan Aeroportuale potrà quindi essere realizzato al di fuori del quadro di riferimento che sarà fornito dal Piano Territoriale d'Area il quale costituisce la garanzia di una effettiva partecipazione e concertazione degli Enti Locali interessati"*.

Il PTR[A] è il contesto principale di riferimento e il Master Plan non può eludere questa condizione e se il PTR[A] costituisce "quadro di riferimento", ovviamente questo quadro dovrà essere pronto/approvato prima del Master Plan.

La mozione lamenta inoltre la scorretta concorrenza che le attività commerciali dell'aerostazione praticano nei confronti del territorio^[11] e i pesantissimi impatti sullo stesso territorio, attesi a causa della realizzazione del Master Plan per il quale, come le scriventi Associazioni da sempre sostengono, l'attuale

⁶ "la Giunta di Regione Lombardia ha avviato la predisposizione del Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa "Quadrante Ovest" con la propria deliberazione del 16 dicembre 2009, n. 10840 (...) [ed] è interesse generale, sollecitato dagli Enti Locali, addivenire ad un'accelerazione dei tempi di conclusione del suddetto procedimento di pianificazione territoriale di cui al suddetto Piano d'Area".

⁷ "(...) ciò soprattutto a fronte di quanto già rilevato nel Master Plan Aeroportuale attualmente in itinere per la procedura di V.I.A."

⁸ "(...) tutto ciò al fine di assicurare, nell'ambito del Piano Territoriale d'Area predetto, un'effettiva partecipazione degli Enti Locali alle scelte di sviluppo sociale ed economico delle realtà territoriali circostanti l'aeroporto di Malpensa".

⁹ "gli Enti Locali del territorio circostante Malpensa chiedono da tempo a Regione Lombardia che ogni proposta di intervento territoriale e urbanistico di grande complessità, quali sono l'aerostazione di Malpensa ed i rilevanti insediamenti previsti nel relativo recente Master Plan Aeroportuale, debba essere preliminarmente definita in accordo con il territorio e che la stessa debba essere ricondotta quindi nel contesto concordato di un unico e condiviso quadro pianificatorio e programmatico in sede appunto di Piano Territoriale d'Area Malpensa che consideri tutti gli aspetti territoriali, sociali ed economici oltre che quelli ambientali".

¹⁰ Si veda anche successivo § 2.4.1.1 e, di esso, in pratica, quasi tutti i relativi sottocapitoli, che aiutano a comprendere il clima di mancato dialogo e mancate risposte che il territorio lamenta.

¹¹ "il predetto Master Plan prevede la realizzazione di un polo logistico all'interno dell'aeroporto senza tenere conto del notevole prezzo già pagato dai comuni confinanti e dall'ulteriore sacrificio che verrebbe imposto sui territori esterni dalla predetta nuova previsione di localizzazione logistica interna al sedime aeroportuale"

e

"è essenziale garantire una generale compensazione, anche sul piano economico ed imprenditoriale, a favore dei territori interessati dalla presenza dell'aeroporto di Malpensa visto che le imprese sorte in quell'area nel comparto alberghiero, della logistica e del più ampio indotto, risentono della concorrenza operata all'interno del sedime aeroportuale dalla Società proponente il Master Plan Aeroportuale e che, in alcuni casi, come per gli alberghi situati in località Case Nuove, il Master Plan propone la loro costruzione all'interno del perimetro aeroportuale così determinando di fatto la mortificazione della libera concorrenza di mercato e soprattutto la negazione del necessario rapporto economico compensativo con il territorio poiché l'articolazione del Master Plan non assicura la necessaria sinergia con il tessuto produttivo dell'intorno aeroportuale, creando disfunzioni e costi sociali in termini imprenditoriali ed occupazionali nel territorio circostante".



procedura di VIA attualmente in itinere risulta essere assolutamente consona^[12]: ciò rende, se possibile, ancora più urgente realizzare il PTR A e la sua procedura di VAS.

Nel procedimento di VAS del PTR A che *“la Giunta regionale e in particolare l'Assessore al Territorio e Urbanistica”* sono chiamati urgentemente ad espletare, sarà indispensabile *“garantire un'effettiva ed attiva partecipazione (...) degli Enti locali coinvolti”* e *“(...) delle Associazioni di categoria, delle Associazioni ambientaliste più importanti, delle forze sindacali”^[13]: si ritiene che SEA allo stesso modo non possa e non debba eludere questa richiesta di trasparenza e di processo partecipato per quanto di sua competenza.*

La **MOZIONE 227** è sinergica con la precedente e, prendendo ancora atto dell'avviato procedimento di VAS del PTR A Malpensa ma non della sua conclusione, ribadisce l'attuale incongruenza dello stesso PTR A (che *“è uno strumento di pianificazione e programmazione assolutamente essenziale ed imprescindibile al fine di attivare la partecipazione degli Enti locali”*), che è temporalmente surclassato dal Master Plan^[14].

Questa situazione incomprensibile è oggetto di viva preoccupazione poiché *“le osservazioni ed i pareri presentati dagli enti locali rispetto alla procedura di V.I.A. del predetto Master Plan Aeroportuale di Malpensa esprimono diversi motivi di opposizione poiché esso appare inficiato, ad avviso delle pubbliche amministrazioni locali coinvolte (fra queste in particolare i comuni vicini all'aeroporto, la Provincia di Varese ed il Parco Ticino), da diversi elementi di criticità, tali da incidere negativamente sulla sostenibilità del Master Plan sotto i vari profili economici, sociali ed ambientali, sintetizzabili nella sostanziale carenza di corrispondenza con gli interessi del territorio, in un grave difetto di sinergia e condivisione con le amministrazioni locali, rappresentanti le comunità ed il tessuto produttivo locali presenti nella vasta area che circonda l'infrastruttura aeroportuale di Malpensa, configurandosi in tal modo il rischio di ulteriori disfunzioni e costi sociali^[15], così come evidenziati nelle suddette osservazioni presentate dagli enti locali contro il predetto Master Plan Aeroportuale”*.

La mozione 227, molto opportunamente, richiede alla Giunta regionale della Lombardia di avere una visione coordinata del trasporto aereo poiché *“il sistema aeroportuale lombardo si articola su più scali che presentano peculiarità e caratteristiche diverse da considerare nell'ambito di un'indicazione delle relative priorità strategiche di sviluppo dei singoli scali aeroportuali”* e quindi dovrà *“monitorare l'attuazione delle indicazioni delle specificità e delle priorità in ordine agli scali aeroportuali lombardi e, in particolare, in relazione allo scalo di Malpensa ed a quello di Linate”*.

Le Associazioni ambientaliste concordano sul fatto che sia necessario avere una visione d'insieme, sia del traffico aereo lombardo sia, per quanto possibile, del traffico aereo sul Nord Italia^[16] e si chiedono quindi come SEA possa continuare una politica aziendale che sembra essere più che altro solitaria e non coordinata con le specificate indicazioni che dovranno giungere dalla Regione Lombardia.

¹² *“il Piano Territoriale d'Area Malpensa, in quanto tale, è assoggettato alla procedura della predetta valutazione strategica, tanto più indispensabile e urgente alla luce dei contenuti altamente impattanti sul territorio e non condivisi dagli Enti Locali presentati dal Master Plan Aeroportuale, attualmente assoggettato all'insufficiente procedura della V.I.A.”*

¹³ La mozione è lombarda e, per un verso, è comprensibile che la visione territoriale sia limitata all'Est Ticino: *“il nuovo Piano Territoriale d'Area Malpensa deve essere (...) il risultato di un procedimento partecipativo e consultivo che coinvolga tutti i comuni circostanti l'aeroporto, le province di Varese e di Milano, nonché il Parco Ticino”*. La VAS sul PTR A non potrà invece ignorare l'area dell'Ovest Ticino, ovvero la provincia di Novara con i tantissimi comuni coinvolti dagli effetti dell'attività aeroportuale.

¹⁴ *“l'aeroporto di Malpensa, nonostante la perdurante carenza del suddetto nuovo Piano d'Area, è attualmente oggetto del relativo Master Plan Aeroportuale (...)”*.

¹⁵ Di questi temi, come visto nella precedente **nota 10**, si tratta diffusamente nel successivo **§ 2.4.1.1** e relativi sottocapitoli, grazie a numerosissimi estratti di rassegna stampa degli anni 2011 e 2012 (fino al 30 giugno).

¹⁶ Si vedano anche dichiarazioni nel successivo **§ 2.4.1.1.10**.



Italia
Nostra



2 Integrazioni Volontarie: ambiti generali e programmatici

Per similitudine con i 3 Quadri (Programmatico, Progettuale e Ambientale) componenti uno Studio di Impatto Ambientale, in queste Osservazioni i § 1+4 della Relazione Introduttiva (RIIn) delle Integrazioni Volontarie del Proponente, per i loro contenuti vengono assimilati al Quadro Programmatico.

2.1 Verifica della disponibilità della documentazione

Come correttamente riportato sugli avvisi al pubblico (Corriere della Sera, La Prealpina, La Stampa) del 6 giugno scorso, "(...) copia di tali integrazioni sarà depositata presso (...)" Ministero dell'Ambiente, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Regione Lombardia e Regione Piemonte.

Si segnala che mentre presso il sito WEB del Ministero dell'Ambiente la documentazione risultava correttamente disponibile^[17], lo stesso non era possibile riscontrare presso la preposta pagina WEB della Regione Lombardia^[18] - ^[19]. Al contrario, meritoriamente, sul sito WEB della Regione Piemonte dal 20.06.2011 risulta disponibile sia l'avviso di deposito delle Integrazioni Volontarie^[20], sia tutta la documentazione, compreso lo SIA 2011^[21].

2.1.1 Documentazione presentata non consona

Si desidera segnalare l'anomala e quanto mai spiacevole constatazione circa il documento di cui all'Allegato 3, "*Approfondimento delle tematiche ambientali relative alle acque*", costituito da oltre 350 pagine assolutamente importanti in materia di valutazione ambientale, che dal Proponente è stato reso disponibile fornendo un *file* in formato <.pdf> costituito dalla scansione di documenti e non generati da *files* di testo.

Questa situazione rende impossibile interrogare il *file* a video attraverso ricerche di parole, di testi o di capitoli, permettendo a video solo lo scorrimento delle pagine. L'ingente lavoro di lettura e scrittura di osservazioni a carico di Associazioni e portatori pubblici e privati di interessi, è reso perciò ancora più gravoso da questa disattenzione - se non proprio un artificio -, che costringe nei fatti alla stampa del documento, con i costi e spreco di carta che ne derivano.

Secondo chi scrive tutto ciò è da considerarsi contrario ai disposti delle normative comunitarie e nazionali, le quali spingono verso la diffusione delle informazioni ambientali per mezzo della loro pubblicazione in Internet di documenti i cui supporti informatici, se ne deduce, devono rispondere completamente ai requisiti delle nuove tecnologie e non debbono essere semplicemente il surrogato di una fotocopiatura.

¹⁷ http://www.va.minambiente.it/Ricerca/SchedaProgetto.aspx?ID_Progetto=421

¹⁸

<http://silvia.regione.lombardia.it/silvia/jsp/schede/schedaSintesi.jsf?idProcedura=040100000164&titolo=VIA%20Nazionale%20elenco%20studi%20per%20categoria%20di%20opera%20Aeroporti%20ed%20eliporti>

Per completezza di informazione, sulla pagina WEB della Regione Lombardia nella sezione dedicata alle VIA nazionali, sulla scheda relativa al Nuovo Master Plan di Malpensa è caricata solo la Sintesi Non Tecnica facente parte dello SIA 2011.

¹⁹ Aggiornamento del 31.07.2012.

²⁰ http://via.regione.piemonte.it/cgi-bin/att_reg/via_dett.cgi?fase=DRE&cod=110558&competente=Tutte&provincia=Tutte&comune=Tutti

²¹ <http://via.regione.piemonte.it/#sezVia>



Per mancanza di coerenti strumenti di supporto, sono state perciò inficiate le *“tempestive ed effettive opportunità di partecipazione del pubblico nelle procedura decisionale in materia ambientale”*, che devono essere offerte, così come richiesto dalla Direttiva 2003/35/CE, art. 3, c. 4.

2.2 Verifica della coerenza dell'attuale procedura di VIA

La procedura di VIA per il Nuovo Master Plan di Malpensa veniva avviata in data 26.05.2011, si apriva il periodo previsto dalla legge per la presentazione delle osservazioni da parte di chi ne aveva interesse e tale periodo si chiudeva in data 25.07.2011, come riportato su sito del Ministero di cui alla precedente **nota 17**.

Le mancanze analitiche e strutturali della documentazione inizialmente presentata costringeva il Proponente a riformulare copiose integrazioni, negli effetti tutt'altro che *“volontarie”* ma assolutamente *interessate* pena la certa bocciatura dell'istanza, che venivano depositate in due *tranches* presso l'Autorità competente e per le quali veniva dato avviso al pubblico in data 06.06.2012, con l'apertura di un nuovo periodo di 60 giorni a disposizione per le osservazioni.

L'Autorità competente ha tuttavia negli effetti *“ripubblicato”* l'intero progetto, composto oggi da SIA iniziale e successive integrazioni cd. *“volontarie”*, come se fosse possibile presentare delle osservazioni su tutto il pacchetto, sull'intero Master Plan. Le Associazioni scriventi ritengono che qui stia sfuggendo il senso del valore del lavoro per il quale poter far giungere spunti e modifiche, cioè redazionalmente non si dovrebbe permettere che tali e così sostanziali integrazioni costituiscano corpo a se stante e vadano ad aggiungersi ad uno SIA iniziale largamente insufficiente: lo SIA avrebbe dovuto essere completamente riscritto^[22] e l'istanza di VIA riavviata *ex novo*, se si vuol parlare coerentemente di *“progetto ripubblicato”*.

Si ritiene che la pratica in esame costituisca un precedente tutt'altro che onorevole, visto che d'ora in avanti sarà possibile avviare un'istanza di VIA con poco sforzo e, puntando al massimo rendimento, perfezionare di volta in volta con integrazioni solo per quello che verrà richiesto, se verrà richiesto: ciò che non verrà richiesto risulterà risparmiato!

A margine della presente considerazione si comunica che le Associazioni non hanno provveduto né ad effettuare *download* dei *files* ora disponibili^[23] sul sito del Ministero dell'Ambiente nella sezione *“Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico”* (link di cui alla precedente **nota 17**), né tanto meno ad effettuare un controllo di detta *“Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico”*, se fosse la stessa, anche di contenuti, di quella sulla quale le stesse Associazioni avevano lavorato per la produzione delle proprie **OG/2011**.

Dando quindi per scontato che la documentazione sia la medesima e che nulla sia stato aggiunto o variato, le presenti osservazioni si basano unicamente sulla documentazione disponibile presso il sito WEB del Ministero dell'Ambiente, nella sezione *“Ripubblicazione”*.

2.3 Coerenza della documentazione predisposta dal Proponente

Nella Relazione Introduttiva (d'ora in avanti *“RIn”*) il Proponente dichiara che *“La scelta di implementare la documentazione già presentata ai fini della istanza di valutazione di impatto ambientale, muove innanzitutto dalla volontà di fornire chiarimenti ed approfondimenti in merito a tutte quelle*

²² Idem dicasi per la Relazione di Incidenza, che in queste Integrazioni Volontarie il Proponente non ha neppure preso in considerazione!

²³ Si rammenterà senz'altro che le Associazioni, nelle loro **OG/2011**, al § 1.1 avevano denunciato la non conformità della procedura di VIA rispetto ai disposti del Dlgs 152/2006 e *smi*, art. 23 e art. 24, per mancata pubblicazione della documentazione progettuale che non era disponibile su nessun sito Internet della/delle Autorità competente/i, ossia Ministero dell'Ambiente, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Regioni Lombardia e Piemonte.



questioni che sono emerse nel corso della fase di confronto con tutti i diversi soggetti istituzionali a diverso titolo coinvolti nella procedura VIA" (pag. 8).

Purtroppo però la RIn non esplicita in maniera chiara e schematica *chi ha fatto notare che cosa e*, documento per documento all'interno dello SIA presentato nel 2011, quali fossero gli argomenti o i capitoli da migliorare, specificare, approfondire, riprendere, rifare, ecc.

Così facendo il Proponente presenta perciò degli approfondimenti per i quali non è affatto rapido comprendere, rispetto alla documentazione 2011, quali punti abbia tenuto fermi, quali abbia variato, quali abbia introdotto ex-novo, ecc. Ottenere questa visione coordinata implicherebbe una rilettura affiancata, per esempio, dello SIA con gli attuali emendamenti per i dovuti confronti, cosa che è certamente praticabile per chi ne avesse il desiderio ma che altrettanto certamente non verrà svolta nelle presenti Osservazioni per andare a colmare le omissioni e le poche chiarezze del Proponente stesso.

E' particolarmente censurabile, poi, che il Proponente non abbia saputo coordinare il proprio gruppo di lavoro con informazioni pertinenti i vari Quadri dello SIA (Programmatico, Progettuale e Ambientale) che sono da ritrovarsi ora nella RIn ora negli AAm (Approfondimenti Ambientali), aumentando ulteriormente lo spezzettamento della visione d'insieme della documentazione, la sua coerenza e progressione logica.

Come già espresso nel precedente § 2.2, il Proponente, anziché presentare delle Integrazioni, viste le gravissime lacune iniziali, avrebbe dovuto rielaborare sia lo Studio di Impatto Ambientale sia la Relazione di Incidenza, come d'altra parte le Associazioni avevano immediatamente chiesto (OG/2011, § 5).

2.4 I contenuti di approfondimento nelle Osservazioni Volontarie sono largamente insufficienti

Come già accennato nel precedente § **Introduzione**, Le scriventi Associazioni riconfermano i contenuti delle proprie OG/2011 e lamentano che rispetto alle numerosissime questioni dibattute e indicate come insufficienti, non opportune, omesse, non complete e non coerenti, il Proponente non abbia fornito adeguate e puntuali risposte^[24].

Le presenti Osservazioni a queste Integrazioni Volontarie, dal punto di vista delle Associazioni vanno perciò ad aggravare ulteriormente la situazione, poiché il Proponente ha presentato dei documenti che sono di poco o di nessun aiuto per affrontare e/o risolvere i quesiti che le Associazioni stesse avevano posto con le proprie OG/2011.

2.4.1 Le mancate risposte di SEA

Nei primi capitoli della RIn (§ 1÷4) SEA ripropone il contesto programmatico e normativo che ha portato l'aeroporto di Malpensa alla progressiva espansione, fino ad arrivare alla predisposizione del Master Plan in esame, che si giustificerebbe a seguito delle previsioni di aumento di traffico aereo dei prossimi anni.

Queste informazioni solo relativamente sono nuove in quanto in buona parte erano già disponibili negli atti consegnati per la VIA 2011, quindi SEA non ha fatto altre che mettere un po' di ordine e aggiungere un po' di storia per arrivare fino ai giorni nostri.

Citando "Lo 'Studio propedeutico al Piano Nazionale degli Aeroporti', redatto su incarico dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) nell'anno 2009", SEA ribadisce l'importanza dell'aeroporto: "Lo

²⁴ Il Proponente dichiara: "La sistematizzazione delle risultanze emerse da questa fase di confronto ha condotto alla individuazione di alcuni temi centrali (...)" (RIn, pag. 8).

Sarebbe interessante conoscere nel dettaglio come sia stata condotta questa "sistematizzazione", per verificare quali argomenti siano stati presi in considerazione e quali altri, semmai, omessi o anche solo depotenziati.



Studio assegna quindi allo scalo di Malpensa un ruolo di assoluto rilievo nel sistema aeroportuale italiano” (pag. 34).

Non si avevano dubbi sul fatto che Malpensa fosse importante per SEA o per ENAC, né che questa importanza derivasse da una coerenza di settore ma questi ragionamenti, per quanto dovuti, non sono molto determinanti in una procedura di VIA dove, parallelamente all’illustrazione dei propri valori, il Proponente dovrebbe parimenti esprimere un ragionamento estensivo su come questi valori si interfaccino oggi con il territorio.

Poco importa quindi, secondo le Associazioni, se l’aeroporto di Malpensa sia stato definito da ENAC un “*nodo strategico*”, un “*gate intercontinentale*” e un “*potenziale hub multivettore*” (pag. 34); ENAC ha fatto il suo lavoro specifico ma certamente non ha minimamente preso in considerazione né gli aspetti ambientali del territorio sul quale Malpensa insiste né la qualità della vita delle persone che subiscono l’effetto dell’attività aeroportuale.

Poco importa anche se “*La macro-fase della ‘Malpensa storica’ è quella nella quale, oltre ai primi interventi di potenziamento della originaria pista di volo entrata in funzione nel 1910, si è andata progressivamente consolidando l’idea di individuare in Malpensa il nuovo aeroporto, direzione nella quale si sono succeduti, a partire dal 1952, una serie di atti assunti a diversi livelli istituzionali*” (pagg. 16 e 17) e la successiva fase di “*Malpensa 2000*” sia cominciata nel lontano 1985: in tutte queste considerazioni storiche mancano i rilievi ambientali e manca la lungimiranza dell’impatto ambientale che, invece, oggi, è possibile quantificare ed è doveroso tenere in piena considerazione, nella sua grande complessità e in visione dell’enorme tasso di consumo di suolo di cui soffriamo costantemente nel nostro Paese.

La lungimiranza che SEA inserisce nel proprio documento è totalmente a senso unico e autoreferenziale e infatti si legge: “*(...) negli ultimi anni non si sono potuti registrare i previsti ritmi di recupero dopo l’avvenuto de-hubbing di Alitalia²⁵, a causa del periodo di crisi che sta caratterizzando l’intera economia mondiale e, di riflesso, anche il settore del trasporto aereo.*

Ricordando comunque che nel nuovo Master Plan si prevedono 42,4 milioni di passeggeri al 2025 e 49,5 milioni di passeggeri al 2030 come scenario medio di riferimento, si riconosce come i dati forniti dallo Studio [ossia lo Studio propedeutico di ENAC, prima citato, ndr] corrispondano a un ritardo nella crescita solo di alcuni anni, elemento questo che non può modificare le linee generali di sviluppo dell’aeroporto a lungo termine” (pagg. 35 e 36).

Tutto questo è insostenibile perché negli ultimi due anni e ancor più pesantemente negli ultimi mesi, su scala europea, si è riusciti ad assistere solo ad un progressivo aumento delle preoccupazioni e dei problemi economici e finanziari: la realtà è che immaginare oggi ciò che sarà nel 2030 è un puro azzardo e risulta fattibile unicamente con l’utilizzo di parametri di riferimento che, ancora validi 4 o 5 anni fa, ora sono totalmente saltati e, a detta di tutti gli operatori finanziari, completamente irripetibili.

Occorrerebbe dunque chiedere ad ENAC di rifare oggi lo stesso studio confezionato nel 2009 per vedere se l’Ente abbia o meno ancora le medesime convinzioni.

²⁵ A questo proposito anche negli Approfondimenti Ambientali (AAm) il Proponente afferma: “*Deve essere ricordato che tali analisi di medio e lungo periodo sono state già rilette anche alla luce delle importanti evoluzioni che hanno caratterizzato lo sviluppo dell’aeroporto di Malpensa dal 2008 (cosiddetto dehubbing Alitalia dalla stagione estiva 2008)*” (pag. 5).

E successivamente: “*Alla luce di quanto esposto nei precedenti Paragrafi si evidenzia come le stime del Master Plan erano già state rivalidate a seguito del dehubbing di Alitalia, e devono comunque essere considerate come una proiezione di lungo termine che non è influenzata se non in modo marginale da “oscillazioni” puntuali su base annuale che non devono influire sull’impianto complessivo del Master Plan*” (pag. 9).

Sia la RIn sia gli AAm sono datati aprile 2012: è molto curioso che in fase di consegna di questa documentazione il Proponente non abbia ritenuto di dover aggiornare le proprie considerazioni o quanto meno affrontare il problema di ulteriori abbandoni da parte di importanti compagnie aeree dello scalo di Malpensa.

Si vedano anche le dichiarazioni del successivo § 2.4.1.1.7.



E' poi risibile che SEA, così spudoratamente, giustifichi le proprie previsioni sul Master Plan, sostanzialmente corrispondenti a quelli di ENAC (seppur con "un ritardo nella crescita solo di alcuni anni"): ci mancherebbe pure che siano discordanti!!

Alla resa dei conti occorre imputare al Master Plan un lavoro di confronto con le caratteristiche del territorio circostante solo di facciata e non reale e, in queste Integrazioni Volontarie, per quanto già segnalato dalle Associazioni nelle Osservazioni allo SIA, a livello programmatico il Proponente ancora non risponde ai seguenti punti/argomenti:

1. mancata capacità di visione circa la conservazione della biodiversità a lungo termine (OG/2011, § Premessa, § Introduzione);
2. capacità di adeguare le previsioni del Master Plan alle politiche di conservazione della diversità biologica dell'Unione Europea: non espressa, non dimostrata (OG/2011, § Introduzione);
3. individuazione dei servizi ecosistemici e calcolo del valore economico dei servizi ecosistemici danneggiati dalle previsioni costruttive del Master Plan: non prodotta (OG/2011, § Introduzione);
4. analisi dell'impronta ecologica: assente (OG/2011, § Introduzione);
5. applicazione dei principi ecosistemici, messi a disposizione dalla CBD, Convenzione sulla Diversità Biologica: non presente (OG/2011, § Introduzione);
6. verifica dell'opportunità e/o dell'obbligatorietà di far ricondurre le previsioni del Master Plan Malpensa all'interno del Piano d'Area di Malpensa, attivando così una procedura di VAS e non una procedura di VIA per la valutazione coordinata dello stesso Master Plan e delle tante opere che sono e saranno ad esso collegate (p.e. infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario): non effettuata (OG/2011, § 3.1 e relativi sottocapitoli);
7. verifica dell'opportunità e/o della sensibilità di far ricondurre le previsioni del Master Plan Malpensa all'interno della visione espressa con la "Valutazione Ambientale Strategica dei programmi di sviluppo del sistema di trasporto", presentata nel 2005 dal Parco lombardo della Valle del Ticino: non condotta (OG/2011, § 3.2.8);
8. coerenza dello SIA con i criteri di sostenibilità posti dal processo di VAS del Piano Territoriale Regionale della Lombardia: non dimostrata (OG/2011, § 3.1.3, § 3.1.3.1);
9. adeguamento dell'estensione dell'Area Vasta da considerare per la valutazione ambientale degli effetti del Master Plan e dell'attività aeroportuale: non effettuata (OG/2011, § 3.1.1.1, § 3.1.1.2, § 3.3);
10. necessità della costruzione della terza pista a supporto di EXPO 2015, ovvero aggancio giustificativo del Master Plan a tutto all'evento espositivo milanese: completamente non dimostrato (OG/2011, § 3.2.3);
11. capacità da parte del Proponente - anche in ragione dell'assenza di un piano generale del settore aeroportuale - di fornire soluzioni alternative integrate, altre da quelle presentate nello SIA che sono tutte calibrate unicamente dal punto di vista della struttura aeroportuale e sul raggiungimento degli obiettivi di implementazione e non sono primariamente studiate dal punto di vista della sostenibilità territoriale: non presente (OG/2011, § 3.2.9);
12. predisposizioni di matrici riepilogative relativamente ai punti di forza e ai punti di debolezza del Quadro di Riferimento Programmatico dello SIA: non presenti (OG/2011, § 3.3);
13. approfondimento circa il reperimento di inerti per la realizzazione delle tante opere previste nel Master Plan: mancante (OG/2011, § 3.3.1).

2.4.1.1 Questo Master Plan non si è ancora confrontato con il territorio

E' veramente sconcertante come sia possibile che il Proponente, in qualità di imprenditore privato, possa abbastanza agevolmente condurre i propri interessi commerciali e industriali senza confrontarsi



approfonditamente e ripetutamente con il territorio sul quale insiste la sua azienda, ossia è preoccupante che nonostante la miriade di critiche e di problemi che da sempre e specificatamente nell'ultimo anno portatori di interessi, pubblici e privati hanno sollevato, il Master Plan sembra poter continuare un iter approvativo senza che i contenuti dello stesso Piano vengano liberamente e approfonditamente discussi con chi ne subirà in maniera maggiore le conseguenze.

Le Associazioni scriventi hanno da subito chiesto questo confronto franco e aperto ovvero, viste le ricadute ambientali, naturalistiche, sociali ed economiche di particolare entità e avendone il Ministero dell'Ambiente la facoltà, che venisse istituita una commissione di inchiesta pubblica^[26] per l'esame dello Studio di Impatto Ambientale, poiché si evidenziava come per il caso di specie fosse insufficiente la procedura di consultazione prevista dal D.lgs 152/2006 e *smi*, art. 24, c. 4 e c. 5, in quanto la procedura stessa non prevede l'approfondimento del problema tramite il confronto delle parti e con il Proponente (si vedano le **OG/2011**, § 1.1): le Associazioni ritengono l'opzione della convocazione della commissione di inchiesta pubblica oggi ancora assolutamente valida.

Ma i funzionari dell'Autorità competente non ritenevano né di convocare alcun confronto pubblico né, altrettanto gravemente, di rispondere per iscritto motivando la decisione: la richiesta di convocazione di inchiesta pubblica veniva semplicemente ignorata, come se non fosse mai stata presentata! Di questo, semmai, se ne terrà in debito conto in futuro in caso di segnalazione alla Commissione Europea.

La paura di confronto con il territorio è perciò evidente e anche il Proponente fa finta di non vedere: di seguito nei successivi sottocapitoli, raggruppati per argomenti, si forniscono degli estratti di rassegna stampa del 2011 e del 2012 (per quello che le Associazioni hanno potuto raccogliere, ovviamente) che ben evidenziano preoccupazioni e richieste che SEA, anziché ignorarle, farebbe bene a prendere in considerazione^[27]:

2.4.1.1.1 Le contrarietà generali contro l'ampliamento dello scalo aeroportuale, espresse da numerosissimi portatori di interesse, pubblici e privati

14. *"Il comitato «Viva via Gaggio» ha inoltre avviato una stretta collaborazione con l'amministrazione comunale di Lonate Pozzolo, contraria alla terza pista (...)"* (Il Giorno, 22.06.2011).
15. *"Mercoledì 29 giugno a Torino si è avuta la prima riunione della conferenza dei servizi su questo argomento: i Comuni interessati e la Provincia hanno illustrato le numerose criticità. Da questa riunione è emersa una posizione univoca e negativa sulla realizzazione della terza pista (...)"* (Corriere di Novara, 02.07.2011).
16. *"Oleggio compatta: no alla terza pista"* (La Stampa, 16.07.2011).
17. *"No alla terza pista anche da Bellinzago"* (La Stampa, 17.07.2011).
18. *"Il Parco del Ticino fa proprie le osservazioni del Comitato tecnico-scientifico e (...) dice no all'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa"* (Cittaoggiweb.it, 18.07.2011).
19. *"Il Parco del Ticino non ci sta. Si ribella non solo alla terza pista ma a tutto l'impianto di un nuovo sedime aeroportuale"* (La Provincia di Varese, 19.07.2011).
20. *"I nove piccoli Comuni che vogliono fermare la super Malpensa. (...) Ieri (...) [hanno] depositato al Ministero dell'Ambiente 40 osservazioni contro il Masterplan depositato da SEA per la super Malpensa: Lonate Pozzolo, (...) Ferno, Somma Lombardo, (...) Samarate, (...) Cardano al Campo, (...) Vizzola Ticino, Casorate Sempione, Arsago Seprio e Golasecca, tutti i centri interessati al progetto"* (Corriere della Sera, 19.07.2011).
21. *"Castano, Turbigo e Vanzaghelo: è in gioco la salute dei cittadini. (Il Giorno, 19.07.2011).*

²⁶ Si veda prot. 18/2011 del 17.06.2011, a firma del WWF Italia, Sezione Regionale Lombardia.

²⁷ In questa rassegna stampa si è voluto mettere in evidenza le problematiche provenienti certamente anche dal mondo ambientalista, ma soprattutto quelle sollevate da altri portatori di interesse, come i rappresentanti di Enti e Autorità pubbliche.



22. *“«Finora siamo rimasti inascoltati». Oltre il colore politico Sindaci tutti d'accordo. Un coro unanime che unisce la politica contro il Masterplan di SEA. Sindaci e amministratori di centrodestra, di centrosinistra, appartenenti a liste civiche, delle province di Varese e di Milano, hanno compiuto ieri a mezzogiorno un sopralluogo nel cuore di via Gaggio e della brughiera a rischio sparizione con l'ampliamento di Malpensa” (La Prealpina, 19.07.2011).*
23. *“Un fronte comune. Dilagante. Non mollano la presa i sindaci dell'intorno di Malpensa. Ieri mattina, in Via Pola a Milano, davanti ai dirigenti di Regione Lombardia, hanno ascoltato i referenti di SEA che hanno presentato lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) a sostegno del Master Plan della società aeroportuale per l'ampliamento di Malpensa. E uno a uno, con massima risolutezza, come di fronte a un appello a cui non si poteva non rispondere, hanno confermato il “no” allo stravolgimento totale e irrimediabile del loro territorio” (La Prealpina, 20.07.2011).*
24. *“Terza pista: Castelletto [Ticino, provincia di Novara, ndr] dice «no». Il Consiglio ha adottato il documento del COVEST [Comitato Ovest Ticino, ndr] che esprime parere negativo sull'allargamento di Malpensa” (Giornale di Arona, 22.07.2011).*
25. *“Tutti contro Malpensa. Mercoledì 20 luglio presso la sala consigliare del Comune di Pombia si è tenuta la prima riunione del Tavolo Permanente per Malpensa, neonato organismo che vedrà lavorare insieme dodici associazioni ambientaliste, provenienti dalle province di Novara, Varese e Milano: Amici della Natura di Arsago Seprio, Amici della Terra di Varese, Covest di Varallo Pombia, Excalibur di Lonate Pozzolo, FAI di Valle del Seprio, Italia Nostra di Azzate, Legambiente, LIPU Lombardia, Salviamo il Ticino, Unicomal di Somma Lombardo, W Via Gaggio di Lonate Pozzolo e WWF, tutte unite dall'intento di portare avanti coralmemente la battaglia contro la realizzazione della terza pista dell'aeroporto lombardo.
(...) Otto Comuni piemontesi hanno deliberato negativamente in merito al Master Plan di SEA per Malpensa” (Novara Oggi, 22.07.2011).*
26. *“Anche l'Amministrazione Comunale di Nosate si è espressa contro la terza pista dell'hub. Un «no» convinto all'ampliamento di Malpensa” (Settegiorni, 22.07.2011).*
27. *“Robecchetto con Induno. Il Sindaco Misci chiarisce la posizione della Giunta in merito all'ampliamento: «Terza pista, vogliamo più informazioni». Il commento: «Non credo che il progetto sia compatibile con il territorio del Parco del Ticino»” (Settegiorni, 22.07.2011).*
28. *“La Conferenza dei Servizi [in Provincia di Novara, ndr] si è chiusa con parere unanime da parte di tutti gli Enti che hanno partecipato: la proposta è che la Giunta regionale esprima un parere negativo sulla compatibilità ambientale in merito al Master Plan aeroportuale” (Tribuna Novarese, 29.07.2011).*
29. *“Sgambetto di Cota a Malpensa: niente via libera alla terza pista. Oltre ai dubbi dei Comuni limitrofi all'aeroporto, ora lo sviluppo di Malpensa deve fare i conti con lo stop arrivato da Regione Piemonte” (Il Sole 24 Ore, 28.09.2011).*
30. *“Un «no» inequivocabile alla costruzione della terza pista a Malpensa. Una contrarietà che presidente e consiglieri dovranno «sostenere in tutte le sedi», perché la sua realizzazione sarebbe «incoerente» con l'esistenza del Parco del Ticino.
(...) Sono questi alcuni dei punti fondamentali del programma steso dai quarantasette sindaci per il prossimo mandato di governo del Parco del Ticino (...)” (Corriere della Sera, 25.03.2012).*
31. *“La posizione del Pd di Novara è che «la terza pista non serve perché l'attuale situazione infrastrutturale è adeguata per livelli di traffico ben superiori a quelli che si stanno verificando in questi anni, anche considerando la punta massima del 2007»” (Tribuna Novarese, 13.04.2012).*



2.4.1.1.2 L'aperta non collaborazione di SEA alle richieste dei portatori di interessi

Per ribadire quanto prima espresso in apertura del § 2.4.1.1 circa la paura di confronto aperto con il territorio:

32. *«Una situazione surreale». E' con queste parole che il sindaco di Lonate Pozzolo, Piergiulio Gelosa, definisce la riunione relativa al Master Plan di SEA che si è tenuta ieri mattina in Regione. «Ieri c'è stato l'avvio ufficiale dell'istruttoria della Regione sulla Valutazione d'Impatto Ambientale».*
A lasciare esterrefatto il primo cittadino di Lonate è stata la qualità della presentazione. «Abbiamo assistito ad una brevissima presentazione del piano da parte dei proponenti del Master Plan. Tutta una serie di perplessità sono però rimaste sul tavolo, senza risposta»
(...) «Siamo usciti dalla riunione oggettivamente sorpresi - confida Milena Bertani, Presidente del Parco del Ticino -. A fronte delle tante osservazioni presentate, SEA non ha dimostrato alcuna volontà di dare delle risposte. I rappresentanti di SEA hanno semplicemente detto che si rifaranno al parere del Ministero».
Finita la fase dello studio, quella del confronto si apre sotto i peggiori auspici. SEA sembra infatti voler tirar dritto, sorda al grido che arriva dai territori e alle critiche sulla necessità dell'intervento avanzate anche dalle compagnie aeree» (La Provincia di Varese, 20.07.2011).
33. *«Nel maggio scorso, il Comune di Casorate ha anche presentato ricorso al TAR Lombardia contro le determinazioni assunte da SEA, ENAC ed ENAV in relazione alla modifica e alla sperimentazione delle rotte di decollo dalla stazione aeroportuale di Malpensa.*
«In maniera del tutto unilaterale e senza alcuna effettiva Valutazione di Impatto Ambientale e, cosa ancor più grave, senza l'assenso tecnico della Commissione tecnica aeroportuale deputata allo studio degli scenari per individuare le rotte aeroportuali, sono stati decisi il mutamento e la sperimentazione delle rotte di decollo, determinando un aggravio importante del transito degli aeromobili sul territorio del Comune di Casorate Sempione e su quelli limitrofi, conseguentemente peggiorando la già compromessa situazione ambientale e le condizioni di salute dei cittadini» [dichiarazioni tratte dall'esposto alla Procura della Repubblica presentato dal Comune di Casorate Sempione (VA), ndr] (Il Fatto Quotidiano, 23.10.2011).

2.4.1.1.3 Inutilità della terza pista e/o dell'ampliamento dello scalo aeroportuale

34. *«La terza pista di Malpensa non serve». A dirlo non sono solo i soliti ambientalisti, ma anche gli operatori delle compagnie aeree che ieri hanno partecipato al seminario organizzato da Legambiente, FAI, Wwf e Italia Nostra per parlare del Contratto di programma SEA (...) e terza pista dell'aeroporto lombardo»* (Terra, 30.04.2011).
35. *«L'associazione degli operatori di volo sostiene che l'allargamento dell'hub è inutile e farà lievitare i costi che andrebbero poi a gravare sulle compagnie aeree e sui passeggeri. (...) ora Assaereo (l'Associazione Nazionale Vettori e Operatori del Trasporto Aereo di Confindustria) lancia un nuovo pesante macigno sullo scalo milanese, ribadendo con forza la propria contrarietà alla realizzazione della terza pista dello scalo milanese»* (Il Fatto Quotidiano, 03.06.2011).
36. *«Associazioni, comitati e ambientalisti ribadiscono il loro deciso rifiuto a qualsiasi progetto di sviluppo che riguardi Malpensa, a cominciare dalla terza pista, «bocciata - ricorda Balzarini [il portavoce di Unicomal (comitati lombardi anti-Malpensa), ndr] - anche dagli operatori aeroportuali di Confindustria (...)»* (Il Giorno, 22.06.2011).
37. *«Qualche dubbio, come testimonia il verbale di una riunione all'ENAC, ce l'ha persino Easyjet, la compagnia leader a Malpensa: «La IATA ha rivisto al ribasso le sue stime - ha detto Enzo Zangrilli, numero uno in Italia del vettore - e per questo va ripensata l'opportunità della terza pista»* (La Repubblica, 26.07.2011).
38. *«Grande Malpensa, la Provincia [di Varese, ndr] frena. «Attenti alla cattedrale nel deserto». Il Presidente Galli: «L'area logistica e le infrastrutture ci sembrano esagerate»* (La Provincia di Varese, 28.09.2011).



39. *“Ed ecco la nuova utilità dell’espansione aeroportuale come polo logistico con nuovi capannoni. Anche questa ipotesi però sembra difficile da percorrere perché si scontra con le decisioni assunte dal governo nel recente Piano nazionale degli aeroporti che concedendo a Montichiari (Brescia) tre anni per esprimere il suo potenziale come hub-merci e come sfogo per il Nord. Due poli aeroportuali per le merci in competizione a soli 150 chilometri di distanza si troverebbero in competizione diretta replicando la cannibalizzazione tra Linate e Malpensa sul fronte passeggeri”* (Il Fatto Quotidiano, 17.04.2012).

2.4.1.1.4 Mancata ottimizzazione delle potenzialità dello scalo di Malpensa così com’è oggi

40. *“Le attuali due piste, pur in assenza di adeguamenti procedurali e tecnologici, garantiscono la capacità necessaria a gestire efficacemente il traffico previsto fino ad oltre il 2020 - ha fatto sapere l’associazione di categoria [Assaereo, ndr]-. La capacità delle attuali due piste potrebbe essere notevolmente incrementata con nuove procedure di atterraggio e l’adeguamento dei sistemi a supporto alle attività di assistenza al volo.
(...)“È quindi prioritario provvedere ad una gestione più efficiente delle infrastrutture esistenti prima di realizzarne di nuove”* (Il Fatto Quotidiano, 03.06.2011).
41. *“«Non riusciamo a comprendere quale sia la motivazione tecnica per la quale si voglia procedere a creare la terza pista - spiega il capogruppo di ‘Bellinzago per tutti’, Giacomo Miglio - quando i passeggeri dell’aeroporto sono circa diciotto milioni e nella situazione attuale può contenerne fino a trenta. Malpensa ha già una struttura più che sufficiente alle sue necessità»”* (Ticino Oggi, 22.07.2011).

2.4.1.1.5 Maggiori costi a carico dell’utenza

42. *“La SEA ha presentato all’ENAC, l’Ente per il controllo dell’aviazione civile, la richiesta dell’aumento delle tariffe, tra i 6 e gli 8 euro a passeggero. L’idea non piace affatto alle compagnie, contrarie pure al progetto della terza pista di Malpensa (...)”* (L’Espresso, 30.06.2011).
43. *“«Alcune compagnie come Easyjet sono contrarie al progetto perché ritengono che porterà ad un aumento delle tasse aeroportuali e richiedono, in alternativa, una maggiore efficienza dell’esistente» [dichiarazioni di Carlo Miglio, Sindaco di Nosate]”* (Settegiorni, 22.07.2011).
44. *“Malpensa, contratti per una pista che non si farà (ma che farà aumentare i biglietti). La terza pista dell’aeroporto milanese non ha alcun motivo di esistere: già le due attuali sono sottoutilizzate. Ma il Ministro Passera firma i passi avanti per la sua realizzazione: 179 milioni di euro di valore. Che andrà a gravare sui passeggeri.
(...) Per giustificare l’aumento delle tariffe aeroportuali a Malpensa e Linate, che in teoria riguarda ufficialmente le compagnie aeree, ma che alla fine viene scaricato sui viaggiatori, vengono messi in conto perfino investimenti che si sa da subito, con assoluta certezza, che non verranno effettuati mai. Come la terza pista di Malpensa, appunto.
(...) Secondo le tabelle del contratto, la costruzione della terza pista comporta 179 milioni di euro di investimento, i lavori dovrebbero partire nell’anno in corso e finire nel 2014. Negli ambienti aeroportuali tutti sanno, però, che è una presa in giro e quella pista non si costruirà mai. Per un motivo molto semplice: a Malpensa non c’è traffico sufficiente per giustificare un’opera del genere. Secondo gli stessi dirigenti di SEA, le due piste attuali bastano ed avanzano per il traffico assai anemico dello scalo, costruirne una terza sarebbe assurdo, soldi buttati.
(...) Ora manca solo la firma del capo del governo, Mario Monti, e poi l’affare è fatto. A quel punto scattano gli aumenti tariffari, davvero consistenti, sia a Malpensa sia a Linate, più del 20% nell’arco di 5 anni. Tradotto in euro significa circa 5 euro, da 23,17 euro a passeggero di oggi a 28,15”* (Il Fatto Quotidiano, 29.04.2012).



2.4.1.1.6 Ricaduta occupazionale non garantita e/o falsata nella sua comprensione

45. *“Il tutto anche con un occhio di riguardo al falso mito dell’opportunità occupazionale: i centomila posti di lavoro promessi ormai dodici anni fa con l’apertura di Malpensa non sono mai arrivati”* (Terra, 30.04.2011).
46. *“«(...) Malpensa non ha portato ricchezza e benessere come sostengono esponenti del mio partito ma danni ambientali e problemi per residenti e imprese costretti a fuggire altrove» [dichiarazioni del Sindaco di Lonate Pozzolo, Piergiulio Gelosa (Pdl), ndr]”* (Il Fatto Quotidiano, 16.06.2011).
47. *“Partiamo dal lavoro: è vero, Malpensa porta lavoro, ma quale lavoro e a quali condizioni i sostenitori di Malpensa si guardano bene dal dirlo. A parte le funzioni impiegate riservate agli italiani, il grosso della manodopera proviene dal settore dei servizi e dal cosiddetto indotto e vede l’utilizzo quasi esclusivo di extracomunitari. Non perché i lombardi siano improvvisamente diventati un popolo di lazzaroni e di scansafatiche, ma perché le (pseudo) cooperative, a cui sono appaltate le attività di supporto a Malpensa, per mantenere bassi i prezzi e alti i guadagni, trovano più conveniente usare gli immigrati invece dei nostri operai disoccupati. Immigrati che, stando peggio di noi, sono disposti ad accettare condizioni di lavoro e di retribuzione al limite, spesso superato, dello sfruttamento. Condizioni indegne di un Paese che si ritiene civile. Nella nostra provincia, tra aziende che chiudono e altre che si trasferiscono altrove la disoccupazione ha raggiunto livelli record, famiglie in crisi e giovani senza speranza, eppure vi sono oltre 52mila extracomunitari stabilmente occupati a cui si aggiungono le migliaia di immigrati in nero, soprattutto nell’edilizia. Il rischio è quello di una guerra tra poveri che vede disoccupati italiani contro immigrati sfruttati. Se aggiungiamo la perdita di professionalità che ha portato negli anni scorsi tantissimi giovani ad abbandonare la loro occupazione stabile in laboratori artigianali e piccole officine meccaniche per un posto alla SEA e che ora si ritrovano, nelle migliori condizioni, con un contratto a termine il quadro si completa. Malpensa volano per l’economia? Altra bufala! Trent’anni fa il nuovo aeroporto è stato pensato come strumento di supporto alle nostre esportazioni ma ora, tra la delocalizzazione delle aziende che chiudono in Italia per riaprire all’estero e l’affacciarsi di nuovi Paesi produttori che si apprestano ad invadere i nostri mercati con i loro articoli a basso costo, la situazione si è letteralmente ribaltata. Malpensa sarà utilizzata non tanto per esportare le nostre merci, quanto per agevolare le importazioni dall’estero. Infatti il vero business di Malpensa non è, come molti credono, il traffico passeggeri bensì il trasporto merci (Cargo City) che sarà ulteriormente potenziato a latere della terza Pista. È sufficiente visitare i capannoni e i centri logistici sorti negli ultimi anni lungo la SP 52 per scoprire che le merci ivi stoccate sono quasi esclusivamente di provenienza orientale”.* (estratto dal documento del Circolo Culturale Excalibur di Lonate Pozzolo, pubblicato su www.informazioneonline.it il 17.07.2011).
48. *“Resta un’altra carta da giocare, quella dell’indotto, del lavoro, dell’occupazione. Che la SEA ovviamente cala dichiarando - sempre per bocca del portavoce [Claudio Del Bianco, Direttore delle Relazioni Esterne, ndr] - che «Malpensa oggi dà lavoro a 90mila famiglie e a regime, considerando l’indotto, il nuovo scalo potrebbe occupare 314mila persone». Potrebbe. Perché l’intera provincia di Varese nel 2011 ha occupato 374mila persone, pensare che tutti gli abitanti di una città come Firenze possano trovare lavoro intorno all’hub varesino appare una previsione ottimistica”* (Il Fatto Quotidiano, 17.04.2012).

2.4.1.1.7 De-hubbing di altre compagnie aeree oltre ad Alitalia

49. *“Dopo l’addio di Lufthansa, nuovi guai in vista per lo scalo milanese. (...) Solo pochi giorni fa Lufthansa Italia aveva annunciato la decisione di lasciare l’aeroporto di Malpensa (...)”* (Il Fatto Quotidiano, 03.06.2011).
50. *“Anche Air France dice addio a Malpensa tramonta il sogno del grande hub lombardo. Trasferiti a Linate i voli per Parigi: useranno gli slot liberi di Alitalia”* (La Repubblica, 15.09.2011).



51. *“E ora, dopo Air France, si trasferirà a Linate pure KLM. Il sogno dell’hub? Svanito nel nulla. (...) Ma il traffico, qui lo ammettono tutti, non è più quello di una volta. «Guardare per credere!». Il colore che domina sul tabellone delle partenze è l’arancione della Easyjet, la low cost su cui si imbarca un passeggero su quattro di quelli che passano a Malpensa”.* (La Repubblica, 16.09.2011).

2.4.1.1.8 Malpensa 2000 nata grazie a irregolarità urbanistiche, che potrebbero continuare sotto altre vesti

52. *“«Nessuna sorpresa. Malpensa è nata come un grande abuso edilizio», accusa il vicesindaco di Casorate Sempione (VA), Tiziano Marson convinto che la 3a pista sia solo un pretesto per requisire altre aree boschive e proseguire lo sviluppo cementizio nel Parco”* (Il Fatto Quotidiano, 16.06.2011).
53. *“[domanda, ndr] Perché le regole dettate dal Master Plan non sono uguali per tutti? [risponde Piergiulio Gelosa, Sindaco di Lonate Pozzolo, ndr] «Perché i piani di rischio valgono al di fuori della recinzione aeroportuale e non all’interno. Se fossimo all’esterno del perimetro dell’aeroporto, quei capannoni di fianco alla pista non si potrebbero fare. Per un chilometro, lato pista, non si può costruire nulla di nuovo. Invece da qui al 2026, all’interno del sedime, verranno costruiti 200mila metri quadrati di capannoni. Un’enorme costruzione fatta integralmente senza pagare ICI e oneri di urbanizzazione»”* (La Provincia di Varese, 19.07.2011).
54. *“«Cara SEA, non si può pianificare business sulle aree demaniali» Il sindaco di Somma contesta il gestore aeroportuale (...). Il Sindaco Guido Colombo tira un sospiro di sollievo sulla mancata possibilità per il gestore aeroportuale di ‘rubare’ il lavoro ai Comuni attorno all’aeroporto. «Dentro il perimetro di Malpensa non potranno spuntare discoteche, outlet o attività industriali di assemblaggio. SEA deve pensare a far volare gli aerei e a gestire l’aeroporto, fornendo assistenza ai passeggeri. Tutto il resto non è di sua competenza». E il numero uno di Palazzo Viani Visconti non usa mezze parole. Anzi, sembra proprio abbia voglia di togliersi qualche sassolino dalle scarpe. Leggere per credere: «Non si può approfittare di aree demaniali per fare business, oltretutto in contrasto con il territorio. Lo Stato ha dato terreni a SEA da utilizzare per il traffico aereo, non per affari immobilari. Se nella gestione del trasporto aereo SEA va “sotto” o non fa abbastanza utili, vorrà forse dire che non fa bene il proprio mestiere». E non è finita, Colombo torna pure su un’altra questione, già oggetto di lamentele da parte di numerosi passeggeri di Malpensa, soprattutto al Terminal 2: il passaggio obbligato tra duty free, banchi e vetrine prima di arrivare all’imbarco. «Non si può far percorrere chilometri alla gente in mezzo ai negozi, per indurli a comperare e poter così affittare a costi elevati gli spazi commerciali. E non si può pensare a un Master Plan senza ritorni economici e occupazionali per il territorio»* (La Provincia di Varese, 10.08.2011).

2.4.1.1.9 SEA non prende in considerazione le potenzialità già esistenti sul territorio per un’eventuale espansione di Malpensa

55. *“[domanda, ndr] Nessun timore di andare contro SEA? [risponde Leonardo Tarantino, Sindaco di Samarate, ndr] «No, non faccio alcuno sconto a SEA. Perché, se serve ampliare la divisione cargo, si prevedono capannoni dentro lo scalo, cancellando un bosco e la brughiera e non si guarda invece dentro i Comuni pensando al recupero delle aree già dismesse! Il territorio deve essere coinvolto e ascoltato. Serve un lavoro serio, invece lo studio ambientale del Master Plan è un documento scadente»”* (La Provincia di Varese, 19.07.2011).
56. *“«Per la logistica e le altre dotazioni infrastrutturali - fa notare Galli [Presidente della Provincia di Varese, ndr] - prima vanno riempiti tutti i capannoni che si sono svuotati negli ultimi anni in seguito alla contrazione di Malpensa. (...) Ricordiamoci sempre che Malpensa è un grande aeroporto che sorge in una zona tra le più urbanizzate d’Europa, non si può pensare di allargarla come se fosse in mezzo al deserto del Sahara»”* (La Provincia di Varese, 28.09.2011).



Italia
Nostra



2.4.1.1.10 Manca il coraggio di ripensare al futuro di Malpensa a favore di una migliore redistribuzione del traffico aereo sul Nord Italia

57. *“Qualcuno timidamente suggerisce di ripensare la gestione di tutti gli aeroporti del Nord. In fondo il governo Cameron ha appena bloccato la costruzione di nuove piste a Londra (dove gli scali sono saturi) per redistribuire i voli sulle altre infrastrutture inglesi, potenziando i collegamenti ad alta velocità. Milano è a due passi da Linate, Bergamo, Brescia, Parma, Verona e Torino. Ma la pianificazione è un'arte sconosciuta in Italia dove ogni aeroporto è un campanile”* (La Repubblica, 26.07.2011).
58. *“In un'affollata audizione al Comune di Milano (...) i Consiglieri della Commissione Ambiente hanno incontrato i rappresentanti delle Associazioni (...)”* che hanno chiesto un *“(...) utilizzo coordinato dei tanti aeroporti esistenti nella Pianura Padana, al fine di non concentrare i danni aeroportuali in un'unica area, rendendola invivibile”* (La Stampa, 03.04.2012).

2.4.1.1.11 La richiesta della procedura di VAS

59. *“«(...) la giunta Bresso aveva chiesto con forza una VAS» [dichiarazioni della segretaria provinciale PD di Novara, Elena Ferrara, ndr]”* (Corriere di Novara, 02.07.2011).
60. *“«Il Masterplan di Malpensa è una pianificazione del territorio: per legge dev'essere sottoposto a VAS» - ha aggiunto il sindaco di Nosate Carlo Miglio”* (Corriere di Novara, 02.07.2011).
61. *“La Presidente [del Parco del Ticino lombardo, ndr] Milena Bertani rileva che il Masterplan avrebbe dovuto essere assoggettato a Valutazione Ambientale Strategica”* (Cittaoggiweb.it, 18.07.2011).
62. *“«Eravamo già contrari nel 2006. Sono passati cinque anni e non sono arrivati né Valutazione [VAS, ndr] né coinvolgimento del territorio» [dichiarazioni di Milena Bertani, Presidente del Parco del Ticino lombardo, ndr]”* (La Prealpina, 19.07.2011).
63. *“Maria Maddalena Reggio (Sindaco di Golasecca) rivendica: «Ci voleva la VAS, non la VIA. Prima di tutto bisogna risanare il territorio, 50 milioni di passeggeri nel 2030 non sono sopportabili»* (La Prealpina, 19.07.2011).
64. *“Anche Gallarate chiede che si avvii la procedura di Valutazione Ambientale Strategica rispetto al piano di espansione di Malpensa”* (La Provincia di Varese, 20.07.2011).
65. *“(...) Robecchetto [con Induno, provincia di Milano, ndr] esprime la propria contrarietà in merito alla realizzazione della terza pista, considerata anche la mancanza di informazioni utili alla valutazione delle ricadute ambientali che l'attuazione del progetto avrebbe sul territorio, stante l'assenza di un nuovo piano d'area e di una Valutazione Ambientale Strategica”* (Settegiorni, 22.07.2011).
66. *“Di necessità di una VAS parla invece esplicitamente il senatore del Pd Roberto Della Seta, capogruppo in Commissione Ambiente, che ha dato per primo la notizia: «La Commissione ministeriale che valuta la compatibilità ambientale dei grandi progetti infrastrutturali ha comunicato alla SEA che il progetto di ampliamento dell'aeroporto milanese è 'irricevibile', perché contiene indicazioni che vanno al di là di una singola opera e attengono piuttosto a una trasformazione territoriale complessiva e perché, dunque, l'intervento va sottoposto a una Valutazione Ambientale Strategica che ne attesti l'utilità generale»”* (VareseNews, 27.10.2011).
67. Sono state depositate *“(...) due mozioni, protocollate il 9 novembre scorso (...) dal Servizio segreteria dell'Assemblea Consiliare della Regione Lombardia [sono le mozioni 226 e 227 di cui si è trattato nel precedente § 1, ndr]. Documenti che, in estrema sintesi, chiedono l'approvazione del Piano Territoriale d'Area Malpensa entro il 30 giugno prossimo (l'iter è stato avviato il 16 dicembre 2009 ed è arenato), la sottoposizione alla relativa VAS (Valutazione ambientale strategica) del Masterplan di SEA e il coinvolgimento del territorio dell'aeroporto. Più precisamente, della Provincia di Varese, dei Comuni del CUV, del Parco del Ticino, delle Associazioni di categoria e ambientaliste, dei sindacati”* (La Prealpina, 13.11.2011).



68. *“Il Piano d’Area [di Malpensa, ndr] servirà anche a dare risposte a tutti i dubbi del territorio. Ovviamente coinvolgendo i Comuni e le Associazioni del territorio. Il Piano necessiterà della Valutazione Strategica, considerata «tanto più indispensabile e urgente alla luce dei contenuti altamente impattanti sul territorio e non condivisi dagli Enti locali del Master Plan aeroportuale, attualmente assoggettato all’insufficiente procedura della VIA, la Valutazione di Impatto Ambientale» [dichiarazioni dell’Assessore ai Trasporti della Regione Lombardia, nonché Consigliere SEA, Raffaele Cattaneo, ndr]” (Il Giornale, 14.11.2011).*
69. *“«Ci criticano per aver scelto la VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) e non la VAS (Valutazione Ambientale Strategica) - spiega Del Bianco [Direttore delle Relazioni Esterne di SEA, ndr] -. Ma per un privato è la VIA lo strumento imposto dalla legge. E’ stato lo stesso Ministero a dirci che dovevamo utilizzare la VIA»” (La Prealpina, 14.04.2012).*
Tuttavia occorre ricordare che “In realtà una sentenza del Consiglio di Stato (n. 1885 del 2000), già una dozzina di anni fa, si è espressa sulla SEA negando la natura privatistica della Spa a partecipazione pubblica” (Il Fatto Quotidiano, 17.04.2012).

2.4.1.1.12 Procedimenti aperti contro Malpensa, anche di natura legale

70. *“(…) i comuni di Lonate Pozzolo, Turbigo, Casorate e Nosate si sono rivolti a legali per tutelare ambiente e salute. «Siamo obbligati a farlo, non voglio fare allarmismo ma qui la gente muore», denuncia il sindaco di Casorate Sempione (VA) Giuseppina Quadrio (Pd) sostenendo che «se le istituzioni non ci danno risposte, ci rivolgeremo alla Magistratura». Perfino le amministrazioni di centrodestra impugnano i codici: «Sono pronto a far causa a SEA pur di difendere i miei cittadini», annuncia il sindaco di Lonate Pozzolo Piergiulio Gelosa (Pdl) (...)” (Il Fatto Quotidiano, 16.06.2011).*
71. *“Un’interrogazione parlamentare e un esposto alla magistratura per fare luce sul ‘disastro ecologico’ nell’area di Malpensa [ci si riferisce a quanto verrà trattato nel successivo § 2.4.1.1.14, ndr]. (...) L’indiscrezione trapela direttamente dallo staff del neosindaco di Milano, Giuliano Pisapia (...)” (Il Fatto Quotidiano, 17.06.2011).*
72. *“L’ultima grana scoppiata nei giorni scorsi, riguarda la questione ambientale emersa da un’interrogazione parlamentare e da un esposto presentato alla Procura di Milano sugli effetti degli idrocarburi incombusti sulla salute e sull’area naturalistica protetta del Parco del Ticino, a ridosso della quale a fine anni Ottanta è sorta Malpensa, puntando sulle responsabilità correlate ai danni” (Il Sole 24 Ore, 28.06.2011).*
73. *“Malpensa, sul disastro ecologico. Scatta l’esposto in procura. L’ultimo atto per capire le responsabilità del livello troppo alto delle morti per malattie respiratorie nell’area adiacente lo scalo aeroportuale, e una denuncia all’autorità giudiziaria del Comune di Casorate Sempione (VA) presso il Tribunale di Busto Arsizio. Sotto accusa le autorità del trasporto aereo, come ENAC ed ENAV, le istituzioni lombarde (Regione Lombardia e ARPA) e il gestore aeroportuale SEA” (Il Fatto Quotidiano, 23.10.2011).*

2.4.1.1.13 I problemi e le preoccupazioni per la salute pubblica

74. *“Castano, Turbigo e Vanzaghello: è in gioco la salute dei cittadini. «L’incremento del traffico aereo andrebbe a coinvolgere altri 3000 cittadini che per ora non hanno questo disagio» - spiega l’Assessore all’Ambiente di Turbigo, Fabrizio Allevi -. (...) L’alternativa proposta da Vanzaghello è un progetto di risanamento dell’area intorno all’aeroporto. «Tutti i soggetti dovrebbero sedersi intorno a un tavolo per discutere un modello di risanamento di tutto l’ambito territoriale di Malpensa - spiega l’Assessore Rivolta -. Un miglioramento dell’aspetto edilizio, acustico e ambientale creerebbe un’economia reale che crea posti di lavoro senza fare mega infrastrutture inutili»” (Il Giorno, 19.07.2011).*



75. *“Non va tanto per il sottile Romano Miotti (Sindaco di Vizzola Ticino): (...) «Il territorio già subisce Malpensa e con la terza pista la situazione si aggraverebbe per aumento dei voli e inquinamento acustico e ambientale»” (La Prealpina, 19.07.2011).*
76. *“Si conferma dunque il grave inquinamento causato dall'aeroporto nei 14 comuni lombardi e piemontesi situati entro 5 km dalle piste, ma non solo. Si deve, infatti, prendere atto che l'estensione dell'area colpita dagli effetti dannosi di Malpensa si estende per oltre 25 km dalle piste sino alla fascia dei comuni dalla riva sud del Lago di Varese, al Lago Maggiore, lungo le due sponde della Valle del Ticino, dalle colline moreniche del novarese alle pianure del castanese e del magentino. (...) Si è allora potuto calcolare che circa 1.000 kmq (100.000 ettari), con una popolazione che supera 600.000 abitanti, delle province di Milano, Varese e Novara, sono colpiti dagli effetti delle attività di Malpensa e subiscono inquinamento acustico e da scarichi di combustione di kerosene aereo” (VareseNews, 19.07.2011).*
77. *“«Se nel 2010, i dati sono stati allarmanti, è alquanto elementare, oltre che ragionevole, supporre però che una ripresa dell'attività di Malpensa, potrà portare solo esiti peggiori sul fronte dell'inquinamento atmosferico» [dichiarazioni di Romano Miotti, attuale Presidente del Consorzio Urbanistico Volontario (CUV) e Sindaco di Vizzola Ticino, ndr]” (La Prealpina, 20.07.2011).*
78. *“«Sente questi rumori? Sono gli aerei di Malpensa. Ci passano ogni giorno sulla testa. Creano disturbi e inquinamento ma Cerano [provincia di Novara, ndr] non è ad alcun tavolo istituzionale sull'ampliamento. Siamo fuori da tutto». Il sindaco Flavio Gatti sottolinea la particolare situazione del paese” (La Stampa, 21.07.2011).*
79. *“«Nel 2007 i decessi per malattie respiratorie nei 9 Comuni dell'area aeroportuale sono aumentati del 54%, negli altri Comuni lombardi solo del 10%» [dichiarazioni di Elena Strohmenger, Presidente del COVEST, Comitato Ovest Ticino, ndr]” (La Stampa, 21.07.2011).*
80. *“«Gli aerei prima fonte di inquinamento del territorio». A sostenere la tesi le associazioni ambientaliste: «64mila tonnellate di sostanze acide al suolo in un anno». Così si ricompatta l'opposizione del territorio: da Somma Lombardo al milanese, al novarese. «L'inquinamento generato dagli aerei di Malpensa è superiore a quello prodotto da tutte le altre fonti nel territorio». Comitati e associazioni contro l'ampliamento di Malpensa lanciano un nuovo allarme sull'inquinamento dell'aria e le pesanti conseguenze sul territorio. Unicomal Lombardia - l'Unione dei Comitati - porta i dati di ARPA a sostegno della sua tesi: «Le sostanze acide che si depositano al suolo nell'area di Malpensa sono 64mila tonnellate all'anno, pari a 640 tonnellate per km²» dice Beppe Balzarini, portavoce dell'Unione dei Comitati. Certo, Malpensa non è l'unica fonte di inquinamento, è chiaro. Ma l'incidenza dell'attività degli aerei è pesante: Unicomal cita i dati di ARPA che indicano che dipendono dal traffico aereo l'85% dell'anidride solforosa (SO₂), il 73,86% degli ossidi di azoto (NO_x), il 31,78% dei Composti Organici Volatili, il 50,67% del monossido di carbonio. «E questo solo considerando il traffico aereo e senza calcolare l'impatto ad esempio del traffico stradale generato»” (VareseNews, 28.07.2011).*
81. *“I Comuni attorno all'aeroporto di Malpensa sono stati classificati in “zona A di risanamento”, perché i valori degli inquinanti monitorati superano largamente i livelli stabiliti per la protezione della salute umana e della vegetazione. Risanamento significa che devono essere ridotte le emissioni. Se in presenza di tutte queste normative, non si vedono risultati, significa che le misure previste non sono adatte allo scopo, oppure non vengono applicate o peggio sistematicamente violate” (WelfareNetwork.it, 28.07.2011).*
82. *“Durissimo anche l'atto di accusa sull'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili e sulle necessarie procedure anti-rumore imposte dalle legge: «Purtroppo vi è totale disinteresse da parte delle istituzioni aeroportuali. Nonostante le continue richieste - si legge ancora [nell'esposto in Procura presso il Tribunale di Busto Arsizio, presentato ad ottobre 2011 da parte del Comune di Casorate Sempione (VA), ndr] - risulta impossibile ottenere un costante monitoraggio dell'inquinamento acustico, tramite centraline di rilevamento conformi alla normativa vigente,*



Italia
Nostra



sebbene vi siano normative specifiche che impongono al gestore aeroportuale (e per esso all'ARPA) di verificare ed imporre il rispetto dei valori di soglia dell'inquinamento acustico diurno e notturno e porre in essere i necessari presidi per evitare - continua - un danno fisico e biologico alla cittadinanza».

I voli notturni in decollo dall'aeroporto di Malpensa non risultano essere stati mai autorizzati, né dal Ministero dell'Ambiente né dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, e la mancanza di controlli da parte dell'Ente gestore dell'aeroporto sui livelli di inquinamento acustico non hanno mai consentito di introdurre effettivi presidi a riduzione dell'inquinamento stesso e del superamento (ormai quotidiano) della soglia limite dei 60 decibel” (Il Fatto Quotidiano, 23.10.2011).

83. *“La stessa ASL [di Varese, ndr] «ha fatto pervenire la propria valutazione dei dati acquisiti dal Comune di Casorate Sempione, nella quale si legge chiaramente che l'inquinamento atmosferico connesso agli idrocarburi provenienti dalle emissioni aeroportuali sono potenzialmente cancerogene e dannosi per la salute dei cittadini»” (La Provincia di Varese, 25.10.2011).*

2.4.1.1.14 Lo scalo di Malpensa viene dichiarato come un "disastro ambientale"^[28]

84. *“Il Ministero dell'Ambiente accusa “Malpensa è un disastro ecologico”. Vicino allo scalo le morti per malattie respiratorie sono 4 volte in più che nel resto della provincia. Secondo l'ASL di Varese, 250mila abitanti sono a rischio. E ora SEA vuole pure costruire la terza pista.*
‘Disastro ecologico nell'area adiacente Malpensa, nel pieno Parco del Ticino, dovuto al sorvolo degli aeromobili in decollo’. Una riga di un documento del Ministero dell'Ambiente del 7 ottobre 2010 che ha il peso di un macigno per chi vive sotto le rotte dello scalo, per i progetti di espansione dell'aeroporto che vuol diventare il grande hub padano e per la quotazione del gestore SEA che il Comune di Milano ha pianificato in autunno.
(...) si scopre che l'aeroporto della salvezza in realtà è una condanna per l'ambiente e per le popolazioni che vivono entro un'area di 100 chilometri quadrati, una minaccia per la salute di 250mila cittadini. Uno studio dell'ASL di Varese ha analizzato i dati clinici di 12 anni (1997-2009) e ha registrato un aumento della mortalità per malattie respiratorie del 54,1% e un balzo nei ricoveri ospedalieri pari al 23,8%, contro medie per tutta la provincia del 14 e del 7,8%.
Nonostante questi dati, il dossier del Ministero è rimasto nel cassetto, forse per non danneggiare l'imminente collocamento in borsa del titolo del gestore SEA che dovrebbe portare al Comune di Milano 160 milioni di euro, già scritti a bilancio dalla giunta Moratti” (Il Fatto Quotidiano, 16.06.2011).
85. *“La notizia rischia di far saltare l'operazione: dopo gli addii di Alitalia nel 2007 e Lufthansa oggi, chi mai investirebbe su un 'disastro ecologico'? Chi comprerebbe azioni di una società che va incontro a milioni di euro di indennizzo?*
(...) Nel 1999 il signor Umberto Quintavalle, proprietario di un fondo di 210 ettari nel Parco del Ticino, ha intentato una causa-pilota contro SEA per danno biologico alla propria terra, desertificata dagli idrocarburi scaricati dagli aerei in decollo. La perizia disposta dal Tribunale di Milano attesta che, nei terreni del parco (protetto dall'UNESCO), i livelli di idrocarburi superano la soglia consentita e sono addirittura cinque volte superiori rispetto a quelli del casello di Melegnano (A1), il più trafficato d'Italia. A ottobre 2008 è arrivata la sentenza che condanna SEA a risarcire la proprietà con 5 milioni di euro. La società pubblica è ricorsa in appello con poche speranze di ribaltare un giudizio che, per la prima volta in Italia, riconosce il danno ambientale causato dal sorvolo degli aerei e apre la via ad analoghi procedimenti in altre aeree aeroportuali.
Dal 2008 alcuni studi sulla qualità dell'aria hanno rafforzato poi l'allarme sulla pericolosità di Malpensa per la salute della popolazione residente. Negli ultimi due anni ARPA Lombardia, proprio a seguito della sentenza Quintavalle, ha effettuato numerose campagne di misurazione nei

²⁸ Questo argomento è stato già trattato dalle Associazioni nelle proprie OG/2011, § 1 e § 3.4.2.



comuni di sedime aeroportuale e ha riscontrato livelli di ozono, idrocarburi, metalli pesanti e particolato superiori alle soglie consentite.

Con quali effetti sulla salute lo rivela poi un'indagine epidemiologica della ASL della Provincia di Varese condotta nei comuni intorno allo scalo varesino. Lo studio ha analizzato i dati clinici di 12 anni (1997-2009) e ha registrato un aumento della mortalità per malattie respiratorie del 54,1% e un balzo nei ricoveri ospedalieri pari al 23,8%, contro medie per tutta la provincia del 14 e del 7,8%.

Anche un recentissimo studio dell'Università Cattolica di Brescia sulla qualità dell'aria mette in croce Malpensa. Si tratta di un campionamento dei valori inquinanti con diverse postazioni nei comuni intorno all'aeroporto. I risultati sono stati presentati a maggio e segnalano la criticità raggiunta da alcuni inquinanti cancerogeni come il benzopirene che a Besnate ha raggiunto il livello di guardia. Anche questi dati sono stati ignorati dagli enti preposti alla tutela dell'ambiente e della salute.

(...) Ma chi sono i responsabili del 'disastro ecologico'? Fin da Malpensa 2000 Regione Lombardia, Comune di Milano e il governo centrale hanno assecondato il sogno di un grande hub padano e hanno incaricato SEA di realizzarlo, abdicando al loro ruolo di indirizzo e lasciando che un soggetto pubblico si comportasse come un privato, cieco davanti ai profitti (da portare in dote al proprio azionista, il Comune di Milano) e sordo alle richieste dei residenti" (Il Fatto Quotidiano, 16.06.2011).

86. "«Malpensa è un disastro ambientale». Adesso l'Europa mette sotto inchiesta l'Italia^[29]. L'Unione Europea apre un'istruttoria sulle conseguenze ecologiche prodotte dall'aeroporto sul Parco naturale della Valle del Ticino. Il report della Commissione mette sotto la lente d'ingrandimento l'intero sviluppo dell'hub lombardo.
(...) In pratica Malpensa andrebbe ridotta, non potenziata. Ma il Comune di Milano e SEA sembrano voler tirare dritto e ignorare tutto questo per andare nella direzione esattamente opposta alla sentenza del Tribunale, alle perizie del Corpo Forestale e ora dall'ISPRA e da Bruxelles. Così Milano sfida l'Europa ed espone l'Italia all'ennesima infrazione" (Il Fatto Quotidiano, 01.10.2011).
87. "Malpensa, SEA condannata a pagare 8 milioni. Per la morte di 100 mila piante. Causa pilota di un cittadino che si era stabilito nel Parco Naturale del Ticino 'invaso' dall'inquinamento dei residui di carburante. Il Ministero dell'Ambiente aveva fornito una valutazione sulla base di ispezioni del Corpo Forestale dello Stato in cui parlava chiaramente di 'disastro ambientale'. Responsabile anche il Ministero dei Trasporti" (Il Fatto Quotidiano, 16.06.2012) ^[30].

2.4.1.1.15 Il Master Plan impatta in maniera negativa significativa su importantissimi aspetti ambientali e naturalistici

88. "«La brughiera che sarebbe irrimediabilmente distrutta alla terza pista (...), rappresenta una stazione esclusiva per 16 specie.
(...) Il Parco del Ticino darà battaglia. Non si vuole arrivare a ciò che accadde quando, nonostante due pareri negativi di altrettanti Ministeri l'allora Presidente del Consiglio Massimo D'Alema decise comunque di ampliare Malpensa (...)» ha detto Milena Bertani [Presidente del Parco del Ticino lombardo, ndr]" (Cittaoggiweb.it, 18.07.2011).
89. "«L'ampliamento sottrarrà 400 ettari di bosco, distruggerà irrimediabilmente la brughiera più significativa della Pianura Padana e di grande significato ecologico e biogeografico» - ha detto la Presidente Milena Bertani -. «Ribadiamo quanto da sempre sostenuto: un quadro programmatico definito e la Valutazione Ambientale Strategica per valutare la conformità delle proposte perché attualmente c'è solo uno Studio di Impatto Ambientale, carente secondo i nostri esperti anche sul movimento merci aggiuntive»" (Avvenire, 19.07.2011).

²⁹ Si veda a tal proposito il successivo § 6.1.

³⁰ Si veda più diffusamente la precedente nota 1.



90. *“Già ora l'aeroporto impatta gravemente sulla migrazione degli uccelli, e con un ulteriore consumo di suolo anche la rete ecologica risulterebbe interrotta e preclusa alle specie animali» [dichiarazioni di Milena Bertani, Presidente del Parco del Ticino lombardo, ndr]” (La Provincia di Varese, 19.07.2011).*
91. *“La Regione [Piemonte, ndr] chiede «integrazioni e approfondimenti sull'impatto acustico, sulla qualità dell'aria, sull'ambiente idrico, sull'ecosistema, sulle mitigazioni e sulle compensazioni», ritenendole «condizione necessaria» per stimare con maggiore attendibilità le ricadute «commisurare adeguate precauzioni progettuali e mitigazioni ambientali connesse con una motivata realizzazione del progetto» della SEA” (Il Sole 24 Ore), 28.09.2011.*

2.4.1.1.16 Il Master Plan impatta in maniera negativa significativa sull'area MAB dell'UNESCO

92. *“Questa volta non saremo disponibili ad accettare una procedura irrispettosa di un bene naturale tutelato dall'UNESCO», ha detto Milena Bertani [Presidente del Parco del Ticino lombardo, ndr]” (Cittaoggiweb.it, 18.07.2011).*

2.4.1.1.17 Il Master Plan impatta in maniera negativa significativa su un'area per la quale è stata avviata la procedura di individuazione di SIC, Sito di Importanza Comunitaria

93. *“I Comuni [dell'area di Malpensa, ndr] e il Parco [del Ticino lombardo, ndr] cercheranno di trasformare la brughiera in un SIC (...), una zona da proteggere per preservare la conservazione della flora e della fauna” (Il Giorno, 19.07.2011).*
94. *“Il Parco del Ticino (...) ha avviato la procedura per trasformare la zona in SIC” (La Prealpina, 19.07.2011).*
95. *“Il Parco sta portando avanti le procedure per il riconoscimento del SIC (...) presso la Regione, informando sia il Ministero dell'Ambiente che la Comunità Europea (...)” (Il Giorno, 03.05.2012).*

2.4.1.1.18 Il Master Plan impatta in maniera negativa significativa su un'area già destinata in passato ad essere individuata come compensazione ambientale

96. *Ed è (...) in via Gaggio il cuore della protesta contro il progetto che SEA spa, la società che gestisce gli aeroporti di Milano, vorrebbe realizzare: estendere l'attuale sedime aeroportuale cementificando 330 ettari di brughiera. Via Gaggio compresa. «E pensare che l'area in questione era stata individuata nel Piano del Verde di Malpensa 2000 come mitigazione agli impatti dell'attività aeroportuale» racconta Walter Girardi del Comitato 'Viva via Gaggio'” (Il Manifesto, 28.07.2011).*
97. *“L'esposto [in Procura presso il Tribunale di Busto Arsizio, presentato ad ottobre 2011 da parte del Comune di Casorate Sempione (VA), ndr] riporta poi alle origini dell'aeroporto quando ancora si parlava di 'Malpensa 2000' e lamenta il fatto che le misure per mitigare l'impatto ambientale individuate e previste allora che dovevano essere a regime nel 2000 non sono mai stati compiute: «Da detta data sono trascorsi oltre 11 anni e l'inerzia, dolosa, delle Istituzioni aeroportuali (SEA, ENAC, ENAV, Ministero dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e ARPA) appare conclamata ed ingiustificata: nulla (o davvero molto poco) si è fatto in materia di riduzione dell'impatto ambientale connesso a Malpensa e a tutela della popolazione e dei paesi limitrofi all'attività aeroportuale»” (Il Fatto Quotidiano, 23.10.2011).*

2.4.1.1.19 Il Master Plan impatta in maniera insostenibile con le valenze paesaggistiche del territorio

98. *“Una delle zone più delicate e sensibili dal punto di vista della struttura paesaggistica locale e regionale» [dichiarazioni di Milena Bertani, Presidente del Parco del Ticino lombardo, ndr]” (La Provincia di Varese, 19.07.2011).*



99. *“Chiaro il messaggio di Giulia Maria Mozzoni Crespi [Presidente onorario del FAI, ndr] (...): «La bellezza del Parco va tutelata, qui bisogna incentivare il turismo, la natura e l'agricoltura potrebbero dare un'occupazione ai giovani, dobbiamo lavorare tutti per uno scopo comune, salvare la bellezza»” (Il Giorno, 29.05.2012).*
100. *“«L'area - ha detto ancora il Presidente onorario del WWF, Fulco Pratesi - è una reliquia che deve essere simbolo del riscatto dei lombardi contro l'occupazione di asfalto e cemento. Ed è assurdo - ha continuato Pratesi - che 400 ettari di questa reliquia, nel più antico parco regionale d'Italia, corrano il rischio di essere divorati da strutture al servizio di Malpensa»” (Il Giorno, 07.06.2012).*

2.4.1.1.20 Il Master Plan va in aperta controtendenza rispetto ad importanti caratteristiche territoriali

101. *“Il Ministro Gnudi al Convegno di WWF e FAI: «Il territorio può essere un esempio». Parco del Ticino modello di sviluppo.*
Tra i presenti anche il Ministro per gli Affari regionali, turismo e sport Piero Gnudi che ha evidenziato come «il Parco del Ticino può diventare un esempio di sviluppo sostenibile del territorio, soprattutto per quanto riguarda l'agricoltura e il turismo, non solo quello naturalistico ma anche quello culturale, perché da qui si arriva fino a Pavia. I fiumi possono dare vita a poli turistici di grande attrattiva, se gestiti in maniera adeguata: penso per esempio al Danubio».
Da distretto manifatturiero a distretto per la green economy: questo il passaggio che potrebbe guidare il futuro dell'area tra Piemonte e Lombardia, su cui si estende il parco per quasi 100mila ettari. «Un tema - sottolinea Gnudi - che si ricollega a Expo Milano2015»” (Il Sole 24 Ore, 11.03.2012).

2.4.2 Le manipolazioni sulla coerenza del Master Plan e gli interessi non velati sull'approntamento dei volumi commerciali

Per quanto espresso al precedente § 2.4.1.1 e relativi sottocapitoli, le Associazioni devono quindi ritenere che tutto il costruito del Master Plan sia oggi un gran bell'esercizio di astrazione rispetto alle sostenutissime future esigenze di mobilità aerea [31 - 32], mentre così non è a causa di altre operazioni che sono da riconoscersi come commerciali e che con il traffico aereo passeggeri hanno poco a che fare.

Infatti è reso esplicito che *“Considerazioni [come] (...) sviluppo della capacità disponibile, livelli di servizio elevati, gestione imprenditoriale (...) hanno guidato la società di gestione nella predisposizione del nuovo Master Plan aeroportuale e nel definire la programmazione temporale degli interventi” (RIn, pag. 35).*

³¹ *“Nonostante tale studio fosse una previsione a lungo termine nel quale sono stati forzatamente trascurati eventi particolari, quali il considerevole aumento di traffico registrato nel biennio 2006-2007, la successiva diminuzione di traffico conseguente all'abbandono di Malpensa come hub da parte di Alitalia e l'assegnazione alla città di Milano dell'Expo 2015, SEA S.p.A. ha ritenuto necessario aggiornare tale analisi nel corso del 2009 così da tener conto anche delle più recenti evoluzioni dello scenario di riferimento” (RIn, pag. 52).*

Purtroppo per SEA la situazione cambia molto più rapidamente di quanto loro stessi non siano in grado di prevedere o anche solo immaginare.

Infatti non solo Alitalia ha abbandonato Malpensa, bensì anche altre compagnie aeree, come relazionato nel precedente § 2.4.1.1.7.

Ciò va naturalmente anche ad invalidare un successivo studio di cui il proponente dà conto nella RIn, a pag. 53: *“Per il breve periodo (2009-2016) la società di consulenza Roland Berger, per conto di SEA, definisce delle proiezioni di sviluppo basate sui più recenti avvenimenti specifici che hanno influito e influiranno sull'andamento del traffico aereo, quali il de-hubbing di Alitalia, i programmi di sviluppo degli altri Vettori, il potenziamento collegamenti “point to point” e l'Expo 2015”.*

³² Per quanto riguarda la validità delle *“previsioni di crescita della domanda di trasporto aereo per lo scalo di Malpensa nel medio e lungo periodo” (RIn, pag. 52), affidate da SEA al Gruppo CLAS le Associazioni, seppur concisamente, ne hanno già discusso nelle OG/2011, § 3.2.6 e § 3.2.9.*



La traduzione di questa frase è che rispetto al cronoprogramma presentato nello SIA^[33], per la terza pista è *stranamente* cambiata la priorità. Il Master Plan che si reggeva infatti sulla coerenza di realizzare immediatamente la terza pista (anni 2014÷2016)^[34] e poi tutto il resto, si può ora tranquillamente manipolare, viste le dichiarazioni dei vertici di SEA^[35].

A questo punto non è difficile immaginare le conseguenze del nuovo scenario, ossia visto che *“avremo la facoltà e non l'obbligo di realizzare le opere programmate”*^[36]; e che *“(…) essendo una SpA SEA non investirà soldi sulla terza pista qualora non ce ne fosse bisogno”*^[37]; e che *“(…) la terza pista è solo una delle novità previste proprio da questo Master Plan, insieme alla costruzione di nuovi insediamenti per l'attività aeroportuale”*^[38]; e che *“(…) una volta che avremo tutte le autorizzazioni faremo solo le opere che servono. Tutto quello che costruiamo deve avere un ritorno economico”*^[39], SEA sta oggi puntando all'approvazione del Master Plan soprattutto per la possibilità di effettuare investimenti economici sul cd.

³³ L'unico cronoprogramma disponibile nello SIA è quello riportato nel “Quadro di Riferimento Progettuale”, a pag. 3-97.

La priorità di realizzazione della terza pista viene ora riconfermata nel cronoprogramma della RIn, Figura 5.1-2, pag. 65.

³⁴ Necessità nuovamente confermata nelle Integrazioni Volontarie: *“In uno scenario evolutivo così definito, appare quindi necessaria la realizzazione di una terza pista (...)”* (RIn, pag. 55).

³⁵ - *“Giuseppe Bonomi, Presidente di SEA, sulla terza pista precisa: «Per ora l'obiettivo principale non è quello, come molti pensano. Oggi come oggi non serve ma dobbiamo avere una visione a lungo raggio. Fra 6-7 anni ci accorgeremo che servirà ma non potremo essere competitivi se non partiremo adesso con i progetti preliminari. Invece i traguardi più ravvicinati sono: ampliamento del cargo e realizzazione del terzo terminal allargato fra il primo e il secondo».*
Da: La Stampa, del 30.06.2011.

- *“A dare l'annuncio, in commissione Mobilità a Palazzo Marino, è stato il Direttore delle Relazioni esterne di SEA (la società che gestisce l'aeroporto), Claudio Del Bianco: «Se le previsioni sono sbagliate e rimangono gli attuali livelli di traffico noi la terza pista di Malpensa non la facciamo». In sostanza, non ci sono abbastanza passeggeri. Quindi la terza pista non servirebbe e sarebbe un costo sproporzionato da sostenere”.*
Da: Il Giornale, del 11.04.2012.

- *«Con gli attuali livelli di traffico a Malpensa la terza pista non la facciamo». E così sarà se «nel futuro il numero dei passeggeri resterà quello di oggi» hanno detto i rappresentanti di SEA in audizione in commissione Mobilità e ambiente a Palazzo Marino. (...) «Ma siamo anche in crisi economica - ha spiegato Claudio Del Bianco, Direttore delle Relazioni esterne della società davanti alla commissione e agli amministratori e comitati cittadini dell'area Malpensa contrari al progetto - Nel piano industriale la terza pista era preventivata entro il 2015 e al momento è saltato tutto. Se ne riparerà dopo l'EXPO».*
Da: La Repubblica, del 12.04.2012.

- *“Per parecchio tempo SEA ha preferito tacere di fronte alle critiche avanzate nei confronti del Master Plan di Malpensa. Ma ieri Claudio del Bianco, Direttore delle Relazioni Esterne di SEA, ha deciso di cambiare tattica, rispondendo agli attacchi punto per punto. Ecco allora che i nuovi capannoni serviranno per spostare dalle strade ai cieli le merci prodotte nel Nord (...)”.*
Da: La Prealpina, del 14.04.2012.

- *“Da qui - ragiona ad esempio lo stesso Del Bianco - passano 450mila tonnellate di merci prodotte in Nord Italia. Altre 750mila tonnellate vengono caricate sui camion e partono per essere imbarcate sugli aerei a Francoforte o Amsterdam: vogliamo cercare di riportare in Italia questi volumi?”.*
Da: Il Fatto Quotidiano, del 17.04.2012.

- *“La terza pista costa troppo. E non decollerà, almeno fino alla conclusione dell'EXPO milanese del 2015. Giuseppe Bonomi, presidente di SEA, la società che gestisce gli aeroporti di Malpensa e Linate, ha rassicurato il Presidente del Parco del Ticino, Gian Pietro Beltrami. Il Masterplan che prevede l'espansione della Cargo City, nuovi capannoni e una colata di cemento nella zona di pregio ambientale che ospita la più importante brughiera del sud Europa, rimarrà nel cassetto ancora per un po' di anni”.*
Da: Il Giorno, del 03.05.2012.

³⁶ Dichiarazioni di Claudio Del Bianco, Direttore delle Relazioni Esterne di SEA. Fonte: La Prealpina, 12.04.2012.

³⁷ Dichiarazioni di Claudio Del Bianco, Direttore delle Relazioni Esterne di SEA. Fonte: La Prealpina, 14.04.2012.

³⁸ Dichiarazioni di Claudio Del Bianco, Direttore delle Relazioni Esterne di SEA. Fonte: La Veresenews, 13.04.2012.

³⁹ Dichiarazioni di Claudio Del Bianco, Direttore delle Relazioni Esterne di SEA. Fonte: La Provincia di Varese, 14.04.2012.



“Parco logistico”⁴⁰], abbandonando di fatto la funzione pubblica del servizio aereo passeggeri - della quale ci si è cibati da sempre per realizzare Malpensa - e la coerenza di un Master Plan organico, sulla quale si esprimerà il parere di VIA.

Ne va che, per quanto per un verso paradossale, l'approvazione in VIA del Master Plan dovrebbe condizionare il Proponente alla realizzazione integrale di tutte le sue opere previste, giacché “Il documento di piano è stato così studiato in modo che la capacità ed il layout del futuro sistema di piste costituiscano i parametri di riferimenti su cui impostare il dimensionamento della aree di piazzale, dei terminal passeggeri e merci, dei sistemi di accesso e delle altre strutture operative di supporto” (RIn, pag. 57).

Ovvero, se è così che la pista oggi non serve e servirà forse in futuro ma non si sa bene quando, occorre che la stessa terza pista venga stralciata dal Master Plan e la sua progettazione ripresentata quando necessario, perché la sua approvazione in questa fase metterebbe comunque a repentaglio gli altissimi valori ambientali e naturalistici rappresentati dal territorio impattato.

Alle scriventi Associazioni pare questa sia la strada più logica da pensare e da perseguire, soprattutto in considerazione delle richieste del Ministero dell'Ambiente, che indicano la futura necessità di sottoporre ogni singola opera a VIA⁴¹].

Perciò delle due l'una: se questo Master Plan è giusto venga sottoposto nel suo intero a VIA, non si comprende che senso possa avere la richiesta del Ministero di ripresentare in VIA, un domani, ogni singola opera. Al contrario, se la richiesta ministeriale è corretta, il Master Plan non può conseguentemente che essere considerato come strumento di livello superiore, ossia di pianificazione, e pertanto deve essere sottoposto a VAS.

2.4.3 L'approccio del Proponente alla questione ambientale, intesa come conservazione della biodiversità, è censurabile

Al di là di ogni ragionevole dubbio, con le proprie OG/2011 le scriventi Associazioni sono certe di aver largamente dimostrato il totale *reale* disinteresse da parte del Proponente nei confronti della conservazione della biodiversità: l'approccio viene riconfermato in questa RIn.

Infatti è criticabile che il documento, nello specifico capitolo (§ 4.2) di richiamo all'importante argomento, per SIC e ZPS si limiti ad affermare che “non vi sono perimetrazioni ricadenti nelle aree interessate dalle azioni oggetto di studio”, mentre vi sono “SIC e le ZPS presenti in prossimità del sedime aeroportuale” (pag. 61).

Ciò richiama automaticamente in discussione la necessità di effettuare un'opportuna valutazione di incidenza per quanto riguarda le peculiarità afferenti a Natura 2000, operazione che è stata riscontrata clamorosamente manchevole come attestato nelle citate OG/2011, § 3.9.

Come il Proponente ha speso molte pagine per giustificare la presenza dell'attuale Master Plan e dei suoi contenuti, buona cosa sarebbe stata allo stesso modo approfondire un po' meglio i contenuti del valore

⁴⁰ - “(...) ci pensa di nuovo Piergiulio Gelosa [Sindaco di Lonate Pozzolo, ndr] a scoprire le carte e a chiarire il vero nodo della questione: «I 50 milioni di passeggeri e i 2 milioni di tonnellate di merci ipotizzati, per noi sono un'utopia; in compenso il piano prevede insediamenti per 200mila metri quadrati dentro la nuova area dell'aeroporto. Immobili che farebbero molto bene ai bilanci del Comune di Milano e della SEA che sta per quotarsi in Borsa». Da: Corriere della Sera, del 19.07.2011.

- “«La terza pista è la facciata di un piano in cui è previsto un incomprensibile polo logistico che divora il suolo. Con la realtà che invece ci dice che Malpensa continua a rimanere un obiettivo utopico senza riuscire nemmeno a consolidarsi su numeri minimi» [dichiarazioni di Giulio Cavalli, Consigliere Regionale lombardo di SEL, ndr]”. Fonte: La Prealpina, 19.07.2011.

⁴¹ “«Un altro aspetto rilevato dalla Commissione [Nazionale di Valutazione di Impatto Ambientale, ndr] è il fatto che le opere previste sono molteplici e previste su un arco temporale di anni e che per questo debbono essere sottoposte a Valutazione di Impatto Ambientale singolarmente» [dichiarazioni del Senatore Pd Roberto Della Seta, ndr]”. Da: VareseNews, del 27.10.2011.



della conservazione della biodiversità e dei servizi ecosistemici dai quali in ultima analisi lo stesso scalo aeroportuale dipende, per i quali le Associazioni hanno diffusamente trattato nelle **OG/2011**.

A braccetto con questo argomento va detto che anche nelle Integrazioni Volontarie il Proponente omette totalmente di considerare l'area MAB dell'UNESCO (si vedano al tal proposito le **OG/2011**, § 3.10).



3 Quadro Progettuale

Per similitudine con i 3 Quadri (Programmatico, Progettuale e Ambientale) componenti uno Studio di Impatto Ambientale, in queste Osservazioni il § 5 della Relazione Introduttiva (RIn) e il documento relativo agli Approfondimenti Progettuali (APr) delle Integrazioni Volontarie del Proponente, per i loro contenuti vengono assimilati al Quadro Progettuale.

3.1 Esame della Relazione Introduttiva (RIn) e degli Approfondimenti Progettuali (APr)

Il ragionamento delle Associazioni riparte ancora dai contenuti delle proprie OG/2011, specificatamente il § 3.4 e relativi sottocapitoli.

Con questi presupposti è abbastanza semplice e veloce verificare che né la RIn né gli APr hanno fatto luce e/o hanno risposto in maniera esaustiva e/o hanno superati i seguenti punti:

102. criteri di analisi del Proponente in merito alle alternative di piano/progetto: non accettabili (OG/2011, § 3.4.1)^[42];
103. definizione del peso ambientale dell'odierna attività aeroportuale: non sufficiente (OG/2011, § 3.4.2 e § 3.5)^[43];

Alcuni dati complessivi vengono forniti dal Proponente nella RIn, § 5.1, "Gli elementi centrali della realizzazione di Malpensa 2030" e relativi sottocapitoli tra i quali i più importanti riguardano l'uso delle risorse, ovvero sia di suolo e acqua.

104. Circa il consumo di suolo le Associazioni (OG/2011, § 3.4.4.2) avevano posto ragionamenti di contesto (tasso elevatissimo di consumo di suolo in Italia) e problemi specifici (analisi QBS, Qualità Biologica del Suolo) che non sono stati affrontati: nella RIn, attività per attività, si sostanziano i numeri dei movimenti terra attesi e, al di là del notevole effetto che questi provocano viste le enormi quantità preventivate, nulla di più viene detto circa la perdita della risorsa suolo.
105. Una nota più approfondita merita il previsto fabbisogno idrico, per quello che era possibile trattato dalle Associazioni nelle OG/2011, § 3.4.4.1.
Nello SIA 2011 il Proponente aveva fornito dati di previsioni di consumo idrico senza poter provare se le quantità stimate fossero o meno fornibili dall'acquifero (si veda meglio OG/2011, nota 123). In questo scenario occorre poi considerare il consumo di risorsa per la realizzazione delle opere: la quantità di acqua necessaria alle opere del Master Plan veniva fornita unicamente per la realizzazione della terza pista e veniva stimata in 125 milioni di litri di acqua (ossia 125.000 m³).
Ora in fase di RIn si apprende che questa cifra è stata aumentata a 185.000 m³, ossia + 48% (!) e che l'ammontare stimato per la realizzazione di tutte le opere del Master Plan assomma all'enorme numero di 473.500 m³ (cioè 473,5 milioni di litri d'acqua): non si comprende come il Master Plan possa anche solo immaginare di risultare sostenibile con l'ambiente, stante la nostra attuale situazione di pressione sulla risorsa idrica (si vedano anche OG/2011, nota 125).

⁴² La questione si rifà a quanto espresso al precedente punto 11 e anche agli estratti di rassegna stampa di cui ai precedenti § 2.4.1.1.9 e § 2.4.1.1.10.

⁴³ La questione si rifà a quanto espresso negli estratti di rassegna stampa, di cui ai precedenti § 2.4.1.1.13 e § 2.4.1.1.14.



Circa aspetti generali della visione progettuale si può ulteriormente aggiungere:

106. altri elementi di analisi forniti dal Proponente nelle Osservazioni Volontarie, come ad esempio “I traffici di cantiere” (§ 5.1.4) risultano completamente ininfluenti ai fini della valutazione del loro impatto ambientale;
107. un ulteriore argomento di interesse, già trattato - seppur in parte - in questo Quadro nello SIA, riguarda le compensazioni ambientali, intese come loro effettiva realizzabilità: né la RIn né gli APPr entrano nel merito del problema;
108. predisposizioni di matrici riepilogative relativamente ai punti di forza e ai punti di debolezza del Quadro di Riferimento Progettuale dello SIA: non presenti (OG/2011, § 3.4.6).

Il Proponente mette invece ordine nella parte progettuale con i contenuti degli APPr, in quanto per la realizzazione del Master Plan individua 9 “macro-progetti”, trattati singolarmente in specifiche schede, per i quali fornisce più informazioni di massima relativamente a tre “dimensioni di riferimento”, ovvero alla “fase costruttiva (o di cantiere)”, alla “fase operativa / funzionale” e alla cd. “dimensione materiale” (pag. 2) nella quale, per esempio, per la realizzazione della terza pista vengono trattati “Consumo di suolo; Presenza di opere; Presenza di nuove aree pavimentate; Configurazione morfologica; Interferenze con pozzi esistenti” (pag. 6).

Tutte le informazioni progettuali relative a queste fasi e ad elementi interferiti presenti sul territorio, di origine sia naturale sia antropica, sono composte in maniera molto sintetica, sufficiente soltanto alla compilazione di una matrice riepilogativa di scheda (quindi 9 matrici in tutto, una per ogni macro-progetto) e di una iniziale matrice riepilogativa degli impatti attesi, nella quale per ogni macro-progetto si evidenziano le componenti ambientali impattate (atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, ecc.) durante ognuna delle tre “dimensioni di riferimento” prima citate.

Le scriventi Associazioni reputano censurabile le risultanze (“nullo”, “basso”, “medio” e “alto”) di significatività di impatto che il Proponente assegna ad ogni tipologia di pressione (ciò che nelle citate matrici riepilogative di schede progetto viene identificato come “fattori causali”, discendenti dalle “azioni di progetto”), giacché questi valori sono da considerarsi completamente gratuiti e, per lo più autoreferenziali. Per fare un esempio, relativamente alla risorsa idrica necessaria per la costruzione della terza pista, basti pensare che i 185.000 m³ visti al precedente **punto 105**, il Proponente li identifica con uno “screening di significatività” definito “basso”! (pag. 6).

I quattro valori qualitativi citati sono apposti in maniera libera e, se ne deve trarre, completamente su base deduttiva, considerando che manca totalmente un ragionamento ecosistemico strutturato per la definizione dei valori stessi e, opera per opera, in ogni scheda di approfondimento di progetto, qualsiasi approfondimento sulla significatività di impatto. Ovvero mancano rimandi esplicativi al Quadro Progettuale e/o al Quadro Ambientale dello SIA, se si dovesse presumere che negli stessi possano esserci informazioni in questo senso (ma non ve ne sono, come le Associazioni hanno lungamente dimostrato con le proprie OG/2011).

Né, d'altra parte, sono presenti rimandi ai contenuti della RIn di queste Integrazioni Volontarie, perché neppure questo documento affronta minimamente la significatività degli impatti con una costruzione scientifica e logico-progressiva.

Detto questo - e conseguentemente -, il ragionamento deve ritornare forzatamente ad un discorso di contesto e occorre perciò ancora parlare di quanto già esposto sul finire del precedente § 2.4.2: alle Associazioni sfugge la logica dell'attuale procedura che valuta in VIA un Master Plan e, sembra, valuterà ulteriormente in VIA ulteriori progetti attuativi del Master Plan stesso.



Italia
Nostra



Sempre tenendo presente che WWF, FAI, LIPU e Italia Nostra sono da sempre assolutamente contrarie alla procedura di VIA sul Master Plan e richiedono che lo stesso venga invece inserito all'interno della procedura di VAS sul Piano d'Area di Malpensa in modo da avere una visione unitaria di così significativi l'impatto dell'attuale attività aeroportuale, l'impatto del Master Plan, l'impatto di tutte le opere accessorie allo scalo aeroportuale (p.e. accessibilità viaria e ferroviaria) e, più in generale, l'impatto dell'intera attività antropica sul territorio e sull'Area Vasta che da Malpensa riceve fortissimo condizionamento (si vedano OG/2011, § 3.1 e relativi sottocapitoli), se questa VIA dev'essere tale e quindi deve effettivamente valutare gli impatti ambientali dell'opera secondo le richieste normative (si vedano le OG/2011, lettere e.5^[44] ed e.6 di pag. 122), allora gli approfondimenti progettuali e quindi ambientali devono poter apportare tutti gli elementi indispensabili alla valutazione (reperimento della risorsa idrica, reperimento di inerti, smaltimenti, individuazione di discariche, ecc.): così non è nel caso specifico e, perciò, a poco serve che il Proponente stesso ne riconosca la necessità^[45], se poi non vi dà seguito.

⁴⁴ La Direttiva 85/337/CEE con le successive modificazioni, è ora consolidata nel testo della nuova Direttiva 2011/92/UE del 13.12.2011, "concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati".

⁴⁵ "La normativa di riferimento V.I.A. dispone che vengano presentati degli elaborati caratterizzati da un livello informativo e di dettaglio 'ai fini della valutazione ambientale' equivalente a quello di un progetto definitivo" (APr, pag. 2).

I dettagli di progetto nelle 9 schede di "macro-progetto" sono largamente distanti dal livello equiparabile ad un "progetto definitivo", a partire dal fatto che la valutazione di significatività di impatto, come si è visto, è basata solo su un livello di "screening".

Che dire poi della praticabilità delle misure di compensazione che al momento sono solo sulla carta e sono tutte da inquadrare e verificare, in quanto SEA per ora propone di "sottoscrivere un Accordo di Programma con i principali attori interessati (Regioni Lombardia e Piemonte, Province di Varese e Novara [manca naturalmente la Provincia di Milano come Ente interessato, ndr], Enti parco Lombardo e Piemontese della Valle del Ticino), al preciso fine di condividere con il territorio un Documento Strategico di Integrazione Ambientale che definisca i dettagli di un complesso di interventi ed azioni (...)" (Rln, pag. 140).

Per quanto riguarda il proposto "Accordo di Programma" e il successivo discendente "Documento Strategico di Integrazione Ambientale", si vedano anche il successivo § 7.1 e § 7.2.



4 Quadro Ambientale

Per similitudine con i 3 Quadri (Programmatico, Progettuale e Ambientale) componenti uno Studio di Impatto Ambientale, in queste Osservazioni i § 6-9 della Relazione Introduttiva (RIn) e il documento relativo agli Approfondimenti Ambientali (AAM), con relativi allegati, delle Integrazioni Volontarie del Proponente, per i loro contenuti vengono assimilati al Quadro Ambientale.

Sia nella Relazione Introduttiva (RIn) sia negli Approfondimenti Ambientali (AAM) forniti dal Proponente, si cercheranno ora le risposte alle questioni sollevate dalle Associazioni con le proprie OG/2011 (§ 3.5 e relativi sottocapitoli), per le quali si erano precedentemente condensati importanti richiami, che le Associazioni ribadiscono oggi completamente, come segue:

109. mancano all'appello più approfondite ed esaustive valutazioni locali e di Area Vasta in merito agli impatti dell'attuale attività aeroportuale (OG/2011, § 3.4.2 e § 3.5);
110. non è presente un'analisi ambientale e naturalistica sulle attuali pressioni di origine antropica e di origine naturale già attive e gravanti sul territorio oggetto di impatto;
111. non è presente un'analisi ambientale e naturalistica sulle pressioni ambientali che potranno derivare da progetti coevi alla realizzazione del Master Plan (2014-2026), fino alla data in cui si ritiene Malpensa raggiungerà la sua piena attività (2030), direttamente connessi, auspicati e pianificati per favorire l'operatività di Malpensa;
112. non è presente un'analisi ambientale e naturalistica sulle pressioni ambientali che potranno derivare da piani e progetti coevi alla realizzazione del Master Plan (2014-2026), fino alla data in cui si ritiene Malpensa raggiungerà la sua piena attività (2030), slegati dalla natura diretta di Malpensa ma dall'implementazione dello scalo aeroportuale fortemente provocati, sollecitati, auspicati, condizionati (nuove urbanizzazioni industriali e artigianali, nuovo consumo di suolo, nuova richiesta di servizi, aumento del consumo di risorse);
113. in ragione dei quattro punti precedenti si può affermare che, mancando una valutazione del cumulo degli impatti (la cui somma come dato finale è sempre superiore alla somma dei singoli valori), manca di fatto l'analisi sui tempi di ritorno delle opere e dei complessi effetti indiretti che l'implementazione dell'attività aeroportuale cagionerà sull'ambiente;
114. ancora meglio si può esplicitare che lo SIA non solo non ha determinato il cumulo degli impatti del Master Plan con altri piani/progetti e con attività/fenomeni/pressioni già in corso localmente e nell'Area Vasta, ma non è stato neppure in grado di analizzare l'effetto sinergico di tutte le pressioni ambientali (ossia la coazione dei vari impatti) che il Master Plan stesso cagionerà;
115. in ragione dei **punti 113 e 114** precedenti non è conosciuta la resilienza ecosistemica locale e dell'Area Vasta, attuale e per gli anni a venire, in quanto lo SIA si limita ad elementi descrittivi, tracciando solo delle larghe ipotesi sulle tematiche di rischio e pericolo che pur vengono identificate, senza effettivamente definire una soglia di tollerabilità della risposta ecosistemica, ossia definendo quale debba essere lo stato di conservazione sufficiente di habitat e specie;
116. i servizi ecosistemici non sono stati identificati né localmente né su Area Vasta e non sono stati identificati i valori, anche economici, di detti servizi messi gratuitamente a disposizione dall'ambiente naturale alle sue comunità viventi, tra cui l'uomo;
117. i valori delle perdite ecosistemiche, locali e su Area Vasta, non sono stati internalizzati nei costi di progetto, né per quanto riguarda l'attuale attività aeroportuale già consolidata, né per quanto riguarda l'implementazione di cui alle previsioni di piano, tenendo ovviamente in considerazione il cumulo degli impatti e il loro effetto sinergico, di cui ai precedenti **punti 113 e 114**;



Italia
Nostra



118. non sono stati affrontati in termini di perdita di valore ecosistemico il consumo permanente ed irreversibile delle risorse necessarie per la costruzione delle opere (principalmente suolo, acqua e biodiversità, intesa come ecosistemi);
119. non può risultare accettabile che questo Master Plan, che di fatto è una pianificazione, passato al livello di progetto per essere sottoposto a VIA e non a VAS perché così fa comodo, all'interno dei documenti ritorni ad essere un piano, rimandando gli approfondimenti alla fase progettuale dei singoli interventi.
Ciò risulta macroscopicamente evidente, e conseguentemente non accettabile, per quanto riguarda le misure di mitigazione e compensazione, che sono sommariamente descritte nelle loro caratteristiche (come è parzialmente giusto fare in un piano) ma che non sono affrontate nella loro effettiva praticabilità ambientale ed economica, efficacia, sufficienza ecologica e, normativamente parlando, coerenza, così come dovrebbe essere espresso in una VIA;
120. non esistono assolutamente i presupposti, per quanto fino ad ora prodotto a livello documentale, perché quanto scritto in materia dal Proponente possa essere definito un sufficiente Progetto di Monitoraggio Ambientale, coordinato, multicriteriale, con adeguati indicatori ambientali e naturalistici che siano stati precedentemente tenuti in considerazione nell'analisi ambientale, con la definizione dei costi, dei ruoli e delle responsabilità e la relativa visibilità per il pubblico di cui tutto il processo dovrà beneficiare;
121. Quando espresso nel **punto 119** precedente, in merito alla non concretezza di contenuti, è da ritrovarsi anche per il Progetto di Monitoraggio Ambientale se, considerando l'importanza e la vastità dell'intervento per affinità si prendono per esempio a riferimento le *"Linee Guida per il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA)"*, redatte nel 2003 da APAT, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente;
122. non sono stati ulteriormente affrontati nella progettualità le componenti impattate non mitigabili o non compensabili: il già menzionato consumo di suolo non è mitigabile, la frammentazione di habitat attraverso la realizzazione di opere permanenti non è mitigabile, la collisione in volo e la morte di un individuo non è mitigabile, il disturbo grave dell'illuminazione non è mitigabile, la banalizzazione delle specie come conseguenza dell'opera non è mitigabile, l'alterazione di falde e/o l'interruzione di falde non è mitigabile^[46].

4.1 Esame delle componenti ambientali oggetto di integrazione

Come anticipato nel box iniziale del precedente § 4, i § 6÷9 della Relazione Introduttiva (RIn) e il documento relativo agli Approfondimenti Ambientali (AAM) presentano contenuti di grande importanza per quanto riguarda gli interessi specifici delle Associazioni ambientaliste.

Per via della loro maggiore estensione e completezza, gli AAM tra i due costituiranno il documento principale oggetto di osservazioni e, ove necessario, verranno inseriti opportuni richiami ai contenuti dei § 6÷9 della RIn.

4.1.1 L'Area Vasta di riferimento (AAM, § 3.1)

Le Associazioni ambientaliste ribadiscono la propria posizione, come espresso nelle **OG/2011**, § 3.5.1, circa la confusione di base che nello SIA regna sulla definizione dell'Area Vasta di riferimento e/o delle tante aree di studio, non coordinate, che si evince sono state considerate nello SIA stesso a seconda delle varie tematiche o delle varie opportunità e, da parte del Proponente, sulla non capacità di rappresentare adeguatamente e con coerenza il tutto, sia all'interno delle fasi analitiche sia con relative cartografie di riferimento.

⁴⁶ Tranne per il **punto 114**, i contenuti dei **punti 109÷122** sono tutti ritrovabili nelle **OG/2011**, § 2.



Negli AAm è dichiarato: *“Lo scopo del presente Capitolo è quello di analizzare il contesto di riferimento in cui si inserisce il Progetto. In particolare, stante la comune prassi in materia di Valutazione d’Impatto Ambientale, tale analisi deve prescindere dalla definizione di quella che è l’Area Vasta di riferimento. In tal senso si evidenzia come il SIA abbia assunto per le analisi di caratterizzazione delle componenti e di definizioni degli impatti l’Area Vasta che è stata definita, di concerto con il MATTM, per mezzo del Parere MATTM 221 del 19 dicembre 2008”* (pag. 26).

Per cominciare, probabilmente c’è un *misunderstanding* sul significato del verbo *“prescindere”* e in questa occasione si deve supporre che il Proponente volesse dichiarare che l’analisi in VIA non può *“prescindere dalla definizione dell’Area Vasta di riferimento”*.

Ciò detto in questa occasione si afferma che tale riferimento spaziale sia stato definito *“di concerto con il MATTM, per mezzo del Parere MATTM 221 del 19 dicembre 2008”*.

Si deve allora far notare che dalla terminologia degli AAm, come ben specificato a pag. 3, sparisce la definizione *“Area di studio”* e la stessa viene sostituita da *“Area Vasta”*, e ciò è confermato dal fatto che i Comuni citati alle pagg. 26 e 27 corrispondono perfettamente a quelli presenti nello SIA^[47].

Ma questo è incoerente con quanto espresso sempre nello SIA, dove quei Comuni facevano parte dell’Area di Studio (anche il Ministero dell’Ambiente utilizza quest’espressione nel suo Parere 221/2008) e dove l’Area Vasta era effettivamente tale, ossia *più vasta o ben più vasta* dell’Area di Studio, rappresentata dai Livelli 2 e 3 di cui alla pag. 4-169: questa visione era più confacente, soprattutto per gli aspetti ecosistemici, facendo in modo che l’esame dell’Area di Studio rappresentasse di fatto l’esame di quella porzione di territorio che le Associazioni hanno sempre definito Area di Influenza.

Se ne deve dedurre che la definizione dell’attuale Area Vasta, secondo i contenuti degli AAm, apporti ulteriore confusione, più di quanto già non fosse stato riscontrato e motivato dalle Associazioni nelle proprie **OG/2011**, § 3.5.1.

Le Associazioni, inoltre, con le **OG/2011** hanno ampiamente dimostrato sotto tutti gli aspetti (programmatici, progettuali e ambientali) come l’influenza dell’attuale attività aeroportuale già oggi sia spazialmente estesa molto oltre il *buffer* indicato sul Parere 221/2008 del Ministero e come questa situazione andrà ulteriormente ad aggravarsi con la realizzazione delle opere contenute nel nuovo Master Plan. Se ne deve trarre che un *buffer* spaziale di 6 km, neppure cartograficamente rappresentato né ambientalmente indagato in maniera opportuna e totalmente insufficiente per l’analisi delle influenze a carico dei siti afferenti alla rete Natura 2000, se non viene scientificamente sostenuto nei contenuti dello SIA, non per il fatto che sia stato riportato su un Parere ministeriale debba risultare un valore di riferimento assoluto, inattaccabile e non più discutibile.

Rifarsi compulsivamente a questo *buffer* spaziale da parte del Proponente è unicamente un sintomo di debolezza e un’implicita asserzione di non conoscenza territoriale, di non conoscenza approfondita degli effetti della propria attività industriale^[48] e di non capacità di analisi ecosistemica, con la necessità di individuazione non solo della tipologia degli effetti negativi del Master Plan, ma soprattutto della significatività degli stessi.

Negli AAm, § 3, *“Il contesto di riferimento”*, purtroppo, vi sono altre elementi che devono formare oggetto di critiche, anche in collegamento con quanto appena esposto.

⁴⁷ *“Inquadramento Territoriale e Programmatico. (...) L’Area di Studio comprende il territorio dei comuni di Golasecca, Vergiate, Arsago Seprio, Besnate, Gallarate, Casorate Sempione, Somma Lombardo, Cardano al Campo, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate e Vizzola Ticino, situati in provincia di Varese; i comuni di Castano Primo, Nosate, Vanzaghella, Turbigo e Robecchetto con Induno, rientranti nella provincia di Milano; i comuni Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo Pombia, situati invece, in provincia di Novara”* (SIA, pag. 2-1).

⁴⁸ *“D’altra parte stiamo parlando di un aeroporto che con 15mila persone occupate sul sedime, rappresenta per numero di lavoratori il più grande stabilimento industriale in Lombardia”* [dichiarazioni di Giuseppe Bonomi, Presidente di SEA]. (La Prealpina, 18.09.2011).



A pag. 27 si legge: “Ciò nonostante gli effetti degli impatti sulle varie componenti possono essere comunque studiati all'interno di aree di diversa estensione [rispetto all'Area Vasta individuata dagli AAm, ndr] in funzione della distanza massima di possibile impatto”.

Bene che il Proponente senta l'esigenza di portare un chiarimento rispetto alle tante aree spaziali considerate nello SIA, prese in considerazione per le varie componenti, tuttavia senza basi e criteri scientifici motivati e motivabili - mancanti nello SIA -, quanto letto risulta privo di coerenza.

Soprattutto quando le successive informazioni, sempre a pag. 27, sono palesemente false, visto che per quanto riguarda ambiente idrico e paesaggio le analisi non si sono affatto estese nell'Ovest Ticino.

In aggiunta la difesa del Proponente risulta essere estremamente debole in questa affermazione: “Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi: lo studio è esteso all'Area Vasta (intesa come superficie rettangolare estesa circa 3-4 km oltre il sedime aeroportuale) ed all'area di Sito (intesa come superficie di espansione, direttamente interessata dal progetto)” (pag. 27).

Secondo quale criterio questo buffer di 3-4 km debba essere più opportuno di un buffer di 6 km non è dato sapere, ovvero non ci si vuole rendere conto che l'effetto dell'attività aeroportuale, con le sue svariate tipologie di inquinamento, è presente a distanze ben più elevate, provocando pressioni su specie ed ecosistemi che non vengono indagate.

Basti pensare ai deperimenti fogliari, all'occupazione di spazi biologici per animali che hanno vasti *home ranges*, all'interruzione di corridoi ecologico-funzionali sia terrestri sia aerei, alla frammentazione del territorio proveniente dalle numerose pressioni antropiche legate all'attività aeroportuale, ecc..

Proprio prendendo spunto da quest'ultimo accenno si prende nota di come il Proponente sia estremamente restio ad affrontare la coazione del suo progetto con i tanti fattori di pressione ambientale già presenti sul territorio in quanto viene affermato: “Inoltre il presente Capitolo si pone anche l'obiettivo di contestualizzare l'ubicazione delle opere in Progetto a confronto con quelli che sono gli altri usi antropici del territorio (...)” (pag. 26), dove per gli annunciati “gli altri usi antropici del territorio” altro non viene prodotto che uno screening sulle attività presenti a “rischio di incidente rilevante” (pag. 28).

4.1.2 Gli Approfondimenti Ambientali (AAm)

Nella predisposizione degli AAm per le varie tematiche di interesse, con maggior metodo di quanto non fu mostrato durante lo SIA, il Proponente fornisce delle informazioni diversificate circa gli impatti di cantiere e gli impatti di esercizio.

Dette informazioni, alcune volte ma non sempre, si riallacciano a contenuti che lo SIA ha espresso in due specifici comparti del Quadro di Riferimento Ambientale, ossia nello “Stato attuale” (volume con capitoli numerati con “4” iniziale) e nella “Stima e valutazione degli impatti” (volume con capitoli numerati con “5” iniziale).

A completamento delle analisi presentate del 2011 con la prima *tranche* di documenti, il Proponente non integra alcunché né relativamente ai “Monitoraggi Ambientali” (volume con capitoli numerati con “6” iniziale)^[49] né, molto più gravemente, relativamente allo “Studio di Incidenza” (volume con capitoli numerati con “7” iniziale)^[50].

Le scriventi Associazioni hanno relazionato e dimostrato (OG/2011, rispettivamente si vedano il § 3.8 e il § 3.9, con i loro rispetti sottocapitoli) come questi comparti siano stati trattati in maniera non confacente alle richieste normative: si rammenta ancora che la non adeguatezza dello studio di incidenza può essere perseguibile a livello comunitario.

⁴⁹ Per affinità con lo schema redazionale delle OG/2011 delle Associazioni, la questione verrà ribadita in breve nel successivo § 8.

⁵⁰ Per affinità con lo schema redazionale delle OG/2011 delle Associazioni, e vista la sua alta importanza di conformità normativa, la questione verrà ribadita nel successivo § 6.



4.1.2.1 Componente atmosfera (§ 5)

Non avendo trattato in maniera specifica questa componente nelle **OG/2011** le Associazioni, in questa occasione, rilevano quanto segue.

123. gli impatti in fase di cantiere sono stimati solo per quanto riguarda il primo macro-progetto, cioè solo per la terza pista (si vedano già le **OG/2011**, § 3.4.3).
Negli AAm si legge: *“Nella presente analisi si prende in considerazione il cantiere che maggiormente influenza la componente atmosfera, nell’ottica di quantificare i massimi impatti attesi nell’intero arco di realizzazione del Progetto stesso”* (pag. 48).
A tal proposito e in considerazione del fatto che il Master Plan prevede l’apertura e la conduzione di più cantieri contemporaneamente si fa notare, al di là di quale sia il singolo macro-progetto più impattante, che questo atteggiamento non permette di considerare il cumulo degli impatti dei 9 macro-progetti complessivamente considerati.
124. gli impatti in fase di esercizio vengono stimati considerando due condizioni distinte, identificate con *“Scenario Intermedio”* (pagg. 57-65) e *“Scenario futuro”* (pagg. 65-73).
Per entrambe le condizioni vengono analizzate le componenti maggiormente impattanti, ovvero gli ossidi di Zolfo (SO_x), gli ossidi di Azoto (NO_x), le polveri sottili, il monossido di Carbonio e gli idrocarburi non metanici.
Per tutte le componenti il Proponente afferma che le previsioni modellistiche esprimono valori [quasi] tutti rientranti nei limiti di legge, con condizioni persino in miglioramento e/o comunque i dati in aumento non devono allarmare e/o non sono rilevanti.
Per migliore comprensione, nella tabella sottostante sono stati riassunte in maniera schematica tutte le conclusioni riportate negli AAm.

Componenti inquinati	Scenario Intermedio	Scenario futuro
Ossidi di Zolfo (SO _x)	<i>“Tutti i valori riportati in Tabella, sebbene stimati dal modello come SO_x e confrontati con un limite previsto per la sola SO₂, rientrano ampiamente nei limiti di legge imposti dal D.Lgs 155/2010”</i> (affermazione presente 2 volte, pag. 59).	<i>“Dal confronto fra lo scenario intermedio e lo scenario futuro si può desumere che i valori per il 99,2° percentile delle concentrazioni medie giornaliere attese al suolo rimangono pressoché invariate con la realizzazione del progetto”</i> (pag. 67. A pag. 68 una seconda conclusione contiene il medesimo concetto).
Ossidi di Azoto (NO _x)	<i>“Dalla Tabella precedente risulta che, sia pure nell’ipotesi conservativa di considerare gli ossidi di azoto nella loro totalità anziché il solo biossido di azoto normato dal D. Lgs 155/2010, tutti i valori rientrano nei limiti di legge”</i> (pag. 60).	<i>“Le concentrazioni medie annue attese al suolo per lo Scenario Intermedio e per lo Scenario Futuro sono molto simili”</i> (pag. 69). <i>“Da un confronto fra lo Scenario Intermedio e lo Scenario Futuro si può desumere che i valori per il 99,8° percentile delle concentrazioni medie orarie attese al suolo richiamano, amplificandolo, l’andamento delle variazioni già riscontrato per le medie annue. Un aumento di tale parametro statistico è atteso presso la centralina di Lonate Pozzolo (aumento delle emissioni da traffico aereo), mentre una netta riduzione è attesa presso la centralina di Somma Lombardo (diminuzione delle emissioni da traffico stradale e GSE associati al Terminal 2”</i> (pag. 70).



Componenti inquinati	Scenario Intermedio	Scenario futuro
Polveri sottili	"Tutti i valori (...) sono ampiamente al di sotto del valore limite di 40 µg/m³ previsto dal D.Lgs 155/2010 per questo parametro" (pag. 62. A pag. 63 una seconda conclusione contiene il medesimo concetto).	"Le concentrazioni medie annue attese al suolo per lo Scenario Intermedio e per lo Scenario Futuro sono molto simili. Si riscontra comunque una riduzione uniforme su tutti i recettori considerati" (affermazione presente 2 volte, pag. 71).
Monossido di Carbonio	"Tutti i valori (...) sono ampiamente al di sotto del valore limite di 50 µg/m³ previsto dal D.Lgs 155/2010 per questo parametro" (pag. 64).	"Nel passaggio dallo Scenario Intermedio allo Scenario Futuro si riscontra un aumento (tuttavia non rilevante ai fini del confronto con il previsto parametro di riferimento) delle massime concentrazioni medie mobili sulle 8 ore di monossido di carbonio presso tutti i recettori selezionati" (pag. 72).
Idrocarburi non metanici	"Tutti i valori (...) sono ampiamente al di sotto dei limiti previsti dal D.Lgs 155/2010 per la salute umana" (pag. 65).	-- (nessuna affermazione specifica)

Al di là delle previsioni modellistiche e delle ottimistiche previsioni circa il "trend di miglioramento delle emissioni specifiche per tipologia di aeromobile e di motorizzazione" e "il contributo dell'evoluzione tecnologica prevista" (pag. 74), rimane un fatto che è incontestabile e che è legato a ciò che la situazione presenta qui e ora ossia che il Proponente, per quanto riguarda gli impatti sull'ecosistema e specificatamente per gli ossidi di Zolfo, continua ad affermare quanto già era stato inserito nello SIA, ovvero che "fra le aree SIC e ZPS, la maggiormente influenzata dalle emissioni di Malpensa è il SIC IT2010012 (Brughiera del Dosso), nella sua estremità adiacente al sedime aeroportuale, all'interno del quale il valore più elevato di media annua di ossidi di zolfo calcolato dal modello è 2,4 µg/m³; tale valore è inferiore al limite di 20 µg/m³ previsto dal D.Lgs 155/2010 per la protezione degli ecosistemi" (pag. 57) e che un'affermazione simile è riscontrabile per gli ossidi di Azoto.

Come già commentato nelle **OG/2011**, § 3.4.2, questa affermazione è smentita dai fatti reali e quindi è assurdo continuare a sostenerla, soprattutto in considerazione degli sviluppi giudiziari (si riveda § **Introduzione**) dei quali l'opinione pubblica è ampiamente informata (si veda precedente § 2.4.1.1.14) la quale, anziché previsioni modellistiche rassicuranti sul futuro, chiede interventi urgenti per risolvere la situazione del presente (si veda precedente § 2.4.1.1.13).

A convalidare il grave scenario ambientale in corso è ora aperta la procedura di infrazione 2012/4096, aperta contro lo Stato italiano per non ottemperanza del diritto comunitario (non rispetto della Direttiva 92/43/CEE), per la quale si relazionerà brevemente nel successivo § 6.1.

4.1.2.2 Componente idrica superficiale (§ 6)

Con riferimento a quanto riportato dalle Associazioni nelle **OG/2011**, § 3.5.2 si ritiene che con gli approfondimenti ambientali il Proponente non abbia ancora fornito un quadro d'insieme sufficiente per quanto riguarda la componente idrica superficiale.

Certamente il fiume Ticino è l'elemento ecosistemico portante di tutta l'area vasta; pur tuttavia di esso ancora manca un esame accurato circa l'IFF. Allo stesso modo la visione ecosistemica generale è manchevole per quanto riguarda l'ambiente idrico superficiale piemontese, da indagare per quello che è più direttamente in connessione con il fiume Ticino.



Da ultimo l'Autorità competente vorrà valutare se, in merito ai dati forniti sulla Figura 6.1, "Monitoraggio Qualità delle Acque Fiume Ticino 2001-2010" (pag. 78), gli stessi possano essere considerati confacenti o soddisfacenti, considerando le mancanze che il Proponente stesso denuncia^[51], ovvero se una maggiore completezza di informazione^[52] non andasse ricercata anche attingendo da altre fonti.

Per quanto riguarda gli impatti, come già visto, il Proponente omette di chiarire se quanto sta relazionando si riferisca unicamente alla realizzazione della terza pista o di tutte le opere previste nel Master Plan e comunque, in ripresa anche di quanto già affermato nel precedente **punto 105**, le scriventi Associazioni non concordano con l'atteggiamento sminuente del problema che si legge a pag. 84: "Durante la fase cantiere, i prelievi idrici, non saranno superiori a circa 4 l/s su un arco temporale di otto ore lavorative. Il consumo idrico risulterà modesto rispetto a quello medio giornaliero finale (fase di esercizio) previsto in 142 l/s".

Per prima cosa i due parametri sono imparagonabili perché rispondono a criteri differenti ed in ogni caso, anche indipendentemente dalla disponibilità della falda, entrambi esprimono valori di consumo elevati in sé, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio^[53 - 54].

Questi valori si ritengono elevati nei fatti e anche come principio. Ovvero, visto che né lo SIA né gli AAm presentato indagini opportune in merito alla visione allargata dell'ecosistema per il quale il fiume

⁵¹ "I parametri microbiologici rilevati evidenziano, in linea generale, che procedendo da nord verso sud si assiste, nei primi anni, ad un aumento delle concentrazioni. Negli ultimi quattro anni, invece, si assiste ad un netto aumento delle concentrazioni in tutte le stazioni, a dimostrazione del fatto che presumibilmente vengono immesse maggiori quantità di reflui.

Non potendo facilmente risalire ad un'unica e evidente causa di tale fenomeno, anche per la tempistica di campionamento adottata, si può supporre che ciò sia dovuto a fattori concorrenti legati alle condizioni meteorologiche, alle portate, all'aumento delle utenze trattate dagli impianti di depurazione derivanti sia da un aumento demografico sia da un ampliamento del territorio servito" (pag. 81).

⁵² Il Proponente indica che i dati sono provenienti complessivamente da 18 stazioni. Tuttavia la discontinuità di rilievi disegna uno scenario di disponibilità di dati in preoccupante progressivo decremento:

Anno	Nr. stazioni con dati
2001	16
2002	10
2003	8
2004	8

Anno	Nr. stazioni con dati
2005	8
2006	8
2007	8

Anno	Nr. stazioni con dati
2008	5
2009	5
2010	5

⁵³ Il valore di 142 l/s medio giornaliero è calcolato sulle 24 ore, con necessità idrica stimata di 511 m³/h e di 12.269 m³/gg e di 4.478.112 m³/anno, riconfermando le previsioni di consumo già annunciate nello SIA e ribadite anche nelle RIn dove, a pag. 99, si legge: "Il fabbisogno complessivo annuo allo scenario 2030 è (...) stimato all'incirca tra 4,3 e 4,5 milioni di metri cubi".

⁵⁴ Purtroppo è necessario segnalare un'ulteriore incongruenza tra i dati che il Proponente fornisce.

Tra i documenti presentati in queste Integrazioni Volontarie, l'Allegato 3 si riferisce all' "Approfondimento delle tematiche ambientali relative alle acque". Nell'Allegato 3 si legge: "Per ottenere la quantità di calcestruzzo necessaria alla realizzazione della nuova pista, delle relative vie di rullaggio e del piazzale (circa 1.386.000 tonnellate) saranno utilizzati circa 125.000 m³ di acqua, che verranno impastati con inerti e cemento.

Tale consumo sarà distribuito su un quinquennio e quindi sarà non superiore a circa 4 l/s su otto ore lavorative giornaliere. Pertanto, considerato che esso avverrà prima del funzionamento a regime finale dell'aeroporto, tale consumo risulta modesto rispetto a quello medio giornaliero finale previsto in 142 l/s" (pag. 3).

Questa affermazione fa comprendere che per il consumo idrico per la costruzione della terza pista da una parte (Allegato 3) il Proponente riconferma la quantità presentata nello SIA, mentre dall'altra (RIn, in cui in questo caso i dati contenuti sono composti secondo quanto relazionato negli APr. Per questo si veda infatti a pag. 6 degli stessi APr) questo consumo è aumentato del 48%!, come visto al precedente **punto 105**.

Negli AAm, che dovrebbero essere il documento di maggiore riferimento, il consumo di risorsa idrica si rifà nuovamente ai contenuti dell'Allegato 3.



Ticino è senza dubbio elemento baricentrico e dirimente, non si può accettare la visione miope ed opportunistica che gli stessi AAm presentano.

Infatti nell'Allegato 3, "Approfondimento delle tematiche ambientali relative alle acque", si riporta:

"Le portate emunte dai pozzi comunali (si veda tabella 5.2.3.6a del SIA) sono complessivamente pari a 1084 l/s.

Pertanto, utilizzando la portata di infiltrazione calibrata, pari a 1726 l/s:

i) con la portata attuale emunta dai pozzi di Malpensa (nel 2007, pari a 64 l/s), la portata complessivamente drenata nel fiume Ticino è 883 l/s;

ii) incrementando la portata emunta dai pozzi di Malpensa al valore previsto nel 2030 (pari a 142 l/s) la portata drenata nel fiume Ticino diventa di 805 l/s.

Utilizzando, in via cautelativa, una portata di infiltrazione ridotta = 1186 l/s (cioè con un coefficiente di infiltrazione medio del 15%) si ottiene:

i) con la portata attuale emunta dai pozzi di Malpensa (nel 2007, pari a 64 l/s), la portata complessivamente drenata nel fiume Ticino è 343 l/s;

ii) incrementando la portata emunta dai pozzi di Malpensa al valore previsto nel 2030 (pari a 142 l/s) la portata drenata nel fiume Ticino si riduce a 264 l/s.

In definitiva, l'aumento di portata media da estrarre dai pozzi aeroportuali nel 2030, è compatibile con il bilancio globale del flusso idrico sotterraneo anche considerando il livello minimo di falda del 2007" (pag. 29).

Le portate vengono calcolate unicamente su base numerica e non qualitativa, fotografando una situazione spaziale puntuale, quasi come se il fiume Ticino non fosse un elemento allungato sul territorio e come se altri utilizzatori della risorsa superficiale o della risorsa sotterranea profonda (che più a valle diventa più superficiale), di origine sia antropica sia naturale, non fossero presenti.

Rispondere alla domanda se "l'aumento di portata media da estrarre dai pozzi aeroportuali nel 2030" sia "compatibile con il bilancio globale del flusso idrico sotterraneo anche considerando il livello minimo di falda del 2007" è doveroso ma ancora più importante, al di là dei bisogni del singolo scalo aeroportuale, bisognerebbe disegnare uno scenario di utilizzazione a valle di Malpensa, ove per esempio le falde affiorano maggiormente (risorgive, fontanili) o vengono ulteriormente sfruttate e, come detto, indagare lo stato degli ecosistemi dipendenti dalla risorsa idrica, analizzando per esempio l'indice IFF.

Ma occorre dire ancora qualcosa sulle affermazioni e sulle rassicurazioni fornite dal Proponente e per questo si prende spunto dalla RIn, ove si legge:

"(...) in conformità con quanto disposto dalle disposizioni normative vigenti, le portate di pioggia sono disperse nel terreno ad eccezione delle cosiddette 'prime piogge', definite dai Regolamenti Regionali n. 3 e n. 4 del 24 Marzo 2006, attraverso pozzi perdenti.

Ne consegue che, fatta eccezione per le prime piogge, la restante parte delle portate di pioggia raggiunge la falda ai fini della sua ricarica.

Ciò premesso, come riportato nello studio condotto dal Politecnico di Milano (...), riportato nell'Allegato 3 al Documento di approfondimenti ambientali, ai fini della comprensione del fenomeno in questione occorre tenere in considerazione che se su di una area A piove un volume V, nel caso in cui detta area sia soggetto ad un uso agricolo il volume che raggiunge la falda è pari a 0,2 V.

Diversamente, qualora detta area sia impermeabilizzata e dotata di vasche disperdenti, il volume diretto in falda sarà eguale a 0,8 V - PP, dove con 'PP' si intende il quantitativo relativo alle prime piogge.

Considerato che, rispetto al volume annuo di pioggia, le prime piogge ne sono una frazione la cui entità è percentualmente pari al 12% con un valore massimo verificato pari a poco meno del 24%, qualora si considerasse tale massimo, del tutto inusuale e dato dalla presenza di un anno particolarmente secco, il valore del volume di pioggia che nel caso di un suolo



Italia
Nostra



impermeabile e dotato di vasche disperdenti raggiungerebbe la falda, secondo la precedente formula, sarebbe eguale a $0,8 V - 0,24 V = 0,56 V$.

In buona sostanza, tale valore, anche in presenza di condizioni meteorologiche particolari, sarebbe quindi sempre maggiore a quello proprio di un terreno ad uso agricolo, che come detto risulta eguale a $0,2 V$.

In considerazione di ciò, secondo quanto esposto nel citato studio, le nuove aree impermeabilizzate non pregiudicano le possibilità di ricarica della falda e, con essa, non modificano il regime del Fiume Ticino” (pagg. 105 e 106).

La questione è duplice e riguarda sia la salvaguardia della falda sia l'ecosistema esterno, alimentato dallo scorrimento e dall'idrografia superficiale.

A livello di gestione ecosistemica è assolutamente insufficiente affrontare il problema dell'impermeabilizzazione superficiale solo in termini di mancata ricarica di falda, per quanto la componente sia naturalmente da considerare con attenzione. Il problema non si risolve con una formula matematica, tecnicamente corretta ma dagli orizzonti ecosistemici inconsistenti in quanto l'ecosistema (habitat e specie) ha bisogno dell'acqua di superficie con il suo scorrimento e ruscellamento e non può essere affrontato solo dal punto di vista idraulico.

Infatti la minore presenza di acqua in superficie è un danno agli ecosistemi fluviali e/o con acque superficiali, che vedendo una diminuzione dello scorrimento, ne soffrirebbero le conseguenze non solo di carattere biologico ma anche funzionale (diluizione e smaltimento nutrienti, inquinanti, ecc.).

Prevedere dei pozzi perdenti all'interno dei quali convogliare le acque di superficie affronta perciò la questione della ricarica delle falde ma è solo un tassello di un mosaico armonico molto più ampio.

Se la questione quindi fosse la ricarica delle falde, l'obiettivo si potrebbe raggiungerlo anche attraverso altre azioni, più ragionate sotto gli aspetti ecologici, con infiltrazioni specifiche^[55]: l'obiettivo del Proponente in questo caso non è effettuare una ricarica delle falde, bensì smaltire nella maniera più veloce e conveniente le acque meteoriche, salvo le cd. “acque di prima pioggia”.

La ricarica delle falde che si ottiene con i pozzi perdenti, oltre ad essere la soluzione più confacente alle esigenze di SEA, non può neppure essere considerato un valore aggiunto della visione progettuale. Infatti, per quanto l'attività di gestione delle citate acque di prima pioggia sia definita da Regolamenti regionali, sarebbe interessante conoscere dopo quanti giorni di non pioggia può definirsi nuovamente in essere una condizione di prima pioggia? O c'è il rischio che il regime di seconda pioggia rimanga applicato per un tempo esteso e poco definibile?

La questione è molto semplice: che l'acqua di prima pioggia sia altamente inquinante è fuor di dubbio, ma anche la seconda pioggia porta con sé un carico inquinante non da poco, tanto più inquinante quanto meno i metalli pesanti saranno diluiti nell'azione di dilavamento di piazzali e piste. Sarebbe quindi molto importante che il Proponente fornisca dati chimico-fisici delle acque disperse nei pozzi perdenti, per verificare quale sia il carico inquinante “iniettato” in falda e se non sia necessario aumentare le attenzioni verso la depurazione delle acque immesse nei pozzi perdenti stessi.

Rispetto poi alla formula prima riportata, per la quale solo lo $0,2 V$ di pioggia raggiungerebbe la falda su suolo agricolo, ci si chiede per quale ragione si sia presa questa tipologia di suolo mentre le aree di Malpensa a rischio di cementificazione sono costituite da altre tipologie di soprassuolo. Quindi questo scarso volume d'acqua che raggiungerebbe la falda, su quale granulometria di suolo è stato calcolato e di quale profondità di falda si sta parlando?

⁵⁵ Si veda per esempio progetto “Democrito” con le sue “Aree Forestali di Infiltrazione” (AFI) in provincia di Vicenza. Una sua applicazione era già operativa dalla primavera 2007 nell'alta pianura vicentina in Comune di Schiavon per iniziativa del Consorzio di Bonifica Pedemontano Brenta di Cittadella (PD). Analogamente in Lombardia era in fase di sviluppo nelle province di Bergamo e Brescia, a cura di ERSAF e ARPA.



4.1.2.3 Componente suolo e sottosuolo (§ 6)

Con riferimento a quanto riportato dalle Associazioni nelle **OG/2011**, § 3.5.3, si segnala che gli AAm in esame non affrontato minimamente la tematica dell'uso del suolo⁵⁶, al fine di una migliore definizione dell'impatto del Master Plan sull'ecosistema del fiume Ticino.

4.1.2.4 Componente vegetazione e flora (§ 7)

Quanto esprime il Proponente è senza alcun senso scientifico e proceduralmente mortificante rispetto a ciò che una VIA dovrebbe manifestare.

A pag. 87 viene affermato: *“Alla luce della documentazione prodotta a seguito della pubblicazione del SIA, si è deciso di focalizzare l'attenzione di questo aggiornamento sulla componente avifauna. Per quanto riguarda gli altri elementi della componente flora, fauna ed ecosistemi si ritiene che il SIA possa essere ritenuto valido e che quindi lo stato attuale ivi descritto possa essere confermato”*.

“Alla luce della documentazione prodotta”, invece e come motivato dalle Associazioni (si vedano OG/2011, § 3.5.4, § 3.5.5.2.1, § 3.5.8 e relativo sottocapitolo), la tematica avrebbe dovuto essere approfondita. Il Proponente afferma che lo SIA “possa essere ritenuto valido”, così privando questi AAm di ogni informazioni su quali elementi della tematica si sia discusso “a partire dallo scorso maggio 2011, data della presentazione dell'istanza (...) [nella] serie di incontri che hanno visto la partecipazione di SEA, dei progettisti del nuovo Master Plan e degli estensori dello SIA, da un lato, e dei seguenti attori istituzionali: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, unitamente ad ISPRA, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Regione Lombardia, Regione Piemonte; altri Enti territoriali” (RIn, pag. 8).

Risulta francamente difficile credere che in più incontri nessuno dei soggetti istituzionali prima citati abbia sollevato alcuna richiesta di integrazione e di approfondimento sulla componente vegetazionale, soprattutto a tutela della baraggia, perché se così fosse la questione sarebbe estremamente grave!

4.1.2.5 Componente fauna (solo avifauna) (§ 7)

In riferimento a quanto appena scritto nel precedente § 4.1.2.4, le convinzioni di WWF, FAI, LIPU e Italia Nostra sono ancora più radicate per quanto riguarda la fauna, della quale le Associazioni hanno trattato nelle loro **OG/2011** (§ 3.5.5 e relativi sottocapitoli, § 3.5.9 e relativi sottocapitoli).

⁵⁶ Secondo le scriventi Associazioni appare un po' troppo semplicistico - soprattutto per quanto riguarda le attenzioni mitigative - liquidare la questione con le poche frasi ritrovabili nella RIn:

“Assunto quindi che i macro-interventi rispetto ai quali si prospetta il tema della perdita di suolo sono unicamente quelli legati al parco logistico ed a parte della terza pista, occorre ricordare che, come documentato nel capitolo dello Studio di Impatto Ambientale dedicato al quadro conoscitivo, dalle analisi condotte dall'ERSAF sulla capacità d'uso dei suoli risulta una classificazione dei suoli in esame come Classe III, corrispondente cioè a suoli che presentano severe limitazioni all'uso agricolo, tali da ridurre la scelta delle colture e da richiedere speciali pratiche conservative.

Unitamente a ciò occorre ricordare che, come puntualizzato nelle schede progettuali relative a ciascuno dei nove macro-interventi, di prassi si provvederà ad accantonare separatamente le zolle di terreno vegetale, in vista di un successivo rinverdimento delle aree interessate da movimenti terra” (pag. 128).

La perdita di suolo ecologicamente produttivo ammonta a centinaia di ettari, anche se questa perdita è rappresentata *“unicamente”* da due interventi.

Fa specie, inoltre, che per *“suoli che presentano severe limitazioni all'uso agricolo, tali da ridurre la scelta delle colture e da richiedere speciali pratiche conservative”*, ovvero per la baraggia, gli AAm non sviluppino alcun discorso specifico e, anzi, sembra quasi che utilizzino la frase come *placeat* giustificativo dell'intervento.



Nel riprendere in maniera puntiforme degli spunti di insufficienza che lo SIA aveva mostrato e che gli AAm non risolvono, ovvero:

125. individuazioni di impatti 'specie-specifici' o 'habitat specifici': non effettuata (OG/2011, § 1);
126. per la fauna, non vengono identificati i valori conservazionistici delle specie, né secondo gli allegati delle Direttive comunitarie, né secondo i parametri IUCN, o SPEC, o *red lists*, ecc.;
127. né, parimenti, vengono annotate le consistenze delle popolazioni,

non si può trovare alcuna giustificazione logica né tanto meno scientifica per l'assenza di sopralluoghi e monitoraggi mirati, nell'Est e nell'Ovest Ticino, per i nutriti gruppi tassonomici di cui è ricco il più importante biocorridoio del Nord Italia (questione analizzata nelle OG/2011, § 3.5.5).

Né, metodologicamente parlando, dovrebbe essere permesso poter presentare all'Autorità competente un'analisi faunistica senza un'adeguata disamina sulla normativa in vigore, con relativa identificazione di valore di tutela conservazionistica di specie (questioni analizzate nelle OG/2011, rispettivamente § 3.5.5.1 e § 3.5.5.2) e con basi conoscitive ampiamente insufficienti sulle specie focali (questione analizzata nelle OG/2011, § 3.5.5.4).

Incredibilmente negli AAm il Proponente ha "deciso di focalizzare l'attenzione di questo aggiornamento [solo e unicamente, ndr] sulla componente avifauna" (pag. 87). Tuttavia anche le nuove informazioni che il Proponente presenta negli AAm in sostanza non fanno che confermare alcuni dati che erano già emersi nello SIA e lasciano irrisolti i numerosissimi problemi e tantissime lacune che le Associazioni avevano evidenziato nelle OG/2011.

Seguendo lo schema di comparizione delle informazioni nel § 7 degli AAm, ecco ora le nuove incongruenze e i miseri tentativi del Proponente, riguardanti solo e unicamente l'avifauna, di dimostrare che la base conoscitiva e analitico-valutativa proposta con lo SIA fosse già sufficiente.

128. Negli AAm si dà riscontro che *"nell'arco temporale 2010- 2011 sono state redatte e pubblicate due importanti relazioni in grado di fornire maggiori informazioni relativamente all'avifauna e alla sua interazione con l'Aeroporto di Malpensa: 'La migrazione degli uccelli nella Valle del Ticino, 2011', Parco del Ticino Lombardo e 'Bird Strike Committee, 2010', ENAC"* (pag. 87).

A tal proposito è quanto meno singolare, visto il non comune *peso specifico* dell'oggetto della discussione, che il Proponente al fine della determinazione locale, su Area di Influenza e su Area Vasta della significatività degli impatti dell'attuale attività aeroportuale e per la futura espansione di Malpensa attraverso l'attuazione del nuovo Master Plan, anziché attivarsi per produrre propri ed aggiornati rilievi faunistici, continui ad aspettare che qualche altro Ente svolga quel compito, risparmiandogli l'incombenza.

Per la citata pubblicazione a cura del Parco del Ticino occorre poi significare che la stessa, per metodi e contenuti, si concentra solo su particolari aspetti della componente avifaunistica, mentre le esigenze di una VIA e di uno Studio di Incidenza sono senza dubbio più ampi, variegati e multidisciplinari.

129. Certamente è interessante sapere oggi che per Pettiroso, Capinera e Lui piccolo sono disponibili molti più dati provenienti da monitoraggi (inanellamenti e ricatture), ma a parte questo ciò non apporta niente di nuovo sull'importanza migratoria con rotte Nord-Sud ed Est-Ovest del fiume Ticino: tutto questo è già stato ampiamente dimostrato (si veda per esempio OG/2011, nota 164). Né allo stesso modo può avere un interesse particolare, al di là del mero dato informativo, sapere che *"l'area del Parco è interessata da fenomeni di pendolarismo da parte di specie quali Turdidi e Fringillidi che si spostano nelle zone agricole della pianura per alimentarsi e frequentano roost notturni nelle zone boscate collinari e pedemontane"* (pag. 90), poiché senza un procedimento scientifico e progressivo (per esempio metodo DPSIR, di cui alla nota 198 delle OG/2011) con queste informazioni non si determina minimamente la significatività dell'impatto,



né dell'attuale attività aeroportuale né del Master Plan e/o di Malpensa al 2030 che di si voglia, esattamente come gli AAm non sono in grado di fare.

4.1.2.5.1 La tipologia degli impatti sulla fauna

Le informazioni su questo tema sono diverse e differientemente fornite, a seconda che si legga la RIn o gli AAm: per maggiore chiarezza sono state riassunte nella tabella sottostante.

Tabella degli impatti a carico della componente faunistica.

Relazione Introduttiva (RIn)		Approfondimenti Ambientali (AAm)	
Impatti di cantiere	Impatti di esercizio	Impatti di cantiere	Impatti di esercizio
"Sottrazione e perdita di habitat determinata dalla realizzazione e dalla presenza delle opere infrastrutturali ed edilizie previste a Sud dell'attuale confine aeroportuale" (pag. 129).	"Bird strike e collisioni con la fauna terrestre (...)" (pag. 161)	"Potenziali impatti sulla componente avifaunistica indotti dalla propagazione del rumore durante la fase di cantiere" (pag. 92).	"Bird strike" (pag. 95).
"Inquinamento atmosferico ed acustico prodotto dall'insieme delle attività costruttive" (pag. 129).	"Disturbo determinato dal traffico aereo sull'avifauna in termini acustico e visivo (...)" (pag. 161).	"Potenziali impatti sulle componenti flora e fauna indotti dalla dispersione di polveri durante la fase di cantiere" (pag. 92).	"Inquinamento acustico" (pag. 95).
"Alterazioni microclimatiche e conseguente creazione di isole di calore, dovute all'aumento delle aree artificializzate" (pag. 129).	"Fotoinquinamento sulla componente faunistica ed in particolare sull'avifauna (...)" (pag. 161).		"Impatto derivante dall'inquinamento luminoso sulla componente ornitica" (pag. 96).
	"Introduzione di specie alloctone ed infestanti" (pag. 161).		

Come si può notare i gruppi di lavoro che hanno prodotto i due documenti non hanno avuto uno stretto coordinamento e, sul medesimo argomento, hanno presentato considerazioni differenti, anche poi differientemente valutate nel merito.

4.1.2.5.2 Impatti di cantiere

Nella RId il Proponente effettua un lavoro di ricostruzione a fini riepilogativi delle - secondo lui - maggiori informazioni che erano già state fornite nello SIA per determinare il valore degli habitat naturali che verranno sottratti a causa della realizzazione del Master Plan, specificatamente per i due macro-progetti più invasivi, ossia il nr. 1 (terza pista) e il nr. 9 (polo logistico), con questo attestando un conclamato danno diretto ed indiretto a numerose specie animali (che lo SIA non ha indagato).

In questa trattazione (pagg. 131-140) non emergono nuovi elementi di valutazione rispetto a quanto già visto nello SIA e quindi le Associazioni non hanno nulla da aggiungere alla propria relazione delle OG/2011 salvo annotare il tentativo, neppure troppo velato, di sminuire il peso dell'impatto territoriale, così come si può leggere a pag. 140: *"l'Area di intervento non presenta una valenza qualitativa univoca⁵⁷, in quanto al suo interno coesistono elementi di chiaro pregio, insieme ad altri di valore*

⁵⁷ Il grassetto è originale nel testo.



naturalistico assai minore. Se difatti, da un lato, i querceti di farnia e la brughiera costituiscono formazioni di significativa qualità, in quanto rappresentative dell'ambiente padano, dall'altro tale situazione si scontra con diffusa naturale evoluzione verso formazioni boschive a dominanza di esotiche invasive e con la presenza di formazioni dallo scarso pregio floristico e dallo scadente livello di naturalità, quali per l'appunto i boschi di robinia e ciliegio tardivo, che occupano circa il 40% dell'Area di intervento”^[58].

La discussione su altre fonti di impatti e di inquinamenti in fase di cantiere, allo stesso modo, non apporta elementi dirimenti di considerazione e il Proponente non fa altro che riconfermare la propria posizione, così com'era già stata espressa nello SIA.

Per completezza di informazione si segnala che il Proponente evita di valutare in maniera sinergica tutti gli impatti del Master Plan e allo stesso modo evita di valutare in maniera cumulativa l'impatto del Master Plan unitamente ad altri fattori di pressione già attivi sul territorio e congiuntamente ad altri piani o progetti in itinere.

4.1.2.5.3 Impatti di esercizio

Da quanto si constata dalla lettura congiunta della documentazione (RIn e AAm), si evince come il Proponente implicitamente tenda a dare maggior peso a quegli impatti che lui assimila alla fase di esercizio, più direttamente e comprensibilmente legati all'attività aeroportuale, ovvero a decolli, sorvoli ed atterraggi.

Tralasciando il fatto che le stesse fonti di pressione sono attive anche durante la lunghissima fase di cantiere del Master Plan, con l'aggravio ovviamente di avere un effetto cumulativo con le pressioni dallo stesso Master Plan generate, negli AAm vengono prese in considerazione solo due tipologie di impatto, che non sono certo esaustive per tutte le tipologie di impatto rilevabili a carico dell'avifauna: la prima è quella da collisione diretta, il cd. *“bird strike”*, del quale le Associazioni si sono occupati nelle **OG/2011**, con richiami in alcuni capitoli, evidenziando delle mancate chiarezze nella composizione della stima della magnitudo (**OG/2011**, pag. 85) e delle incongruenze sui ragionamenti che portavano ad identificare delle misure di riqualificazione e compensazione ambientale (**OG/2011**, pagg. 88 e 89) e la seconda è l'inquinamento luminoso, trattato anche dalle Associazioni nelle **OG/2011**, al § 3.5.10.

4.1.2.5.4 Bird strike

Il Proponente ha prodotto certamente uno sforzo per inquadrare il fenomeno del *bird strike*, tenendo in considerazione sia quanto era già disponibile nella documentazione dello SIA^[59], sia la pubblicazione *“Bird Strike Committee, 2010”, ENAC*^[60] prima citata, sia *“il documento che sintetizza gli esiti della Ricerca Naturalistica Ambientale”* (pag. 87), ovvero l'Allegato 4 a queste Integrazioni Volontarie.

Siccome il Proponente lega *“lo studio e la valutazione delle rotte migratorie e degli spostamenti locali”* effettuati dal Parco del Ticino in *“una relazione diretta con la valutazione delle collisioni con i velivoli”* (pag. 90) effettuata da ENAC, occorre ribadire che le valutazioni dell'Ente Parco non partono dall'esigenza di verificare l'effetto del *bird strike* sulle popolazioni avifaunistiche presenti - tant'è che le specie prese a riferimento non possono certo dirsi rappresentative dell'intera ampiezza del fenomeno per una sua corretta valutazione - ma, proprio come citato, si occupano solo di *rotte migratorie e degli spostamenti locali”*.

⁵⁸ Si rivedano allora le **OG/2011** delle Associazioni, la nota 217, riproposta in maniera integrale anche nelle presenti Osservazioni, alla successiva **nota 87**.

⁵⁹ Un capitolo dedicato al *“bird strike”* è presente nell'Allegato 5.4B dello SIA, dal quale vengono ripresi i testi presenti in relazione al § 5.4.2.1 dello stesso SIA.

⁶⁰ Non essendo documentazione liberamente reperibile, è un vero peccato che il Proponente non abbia pensato di allegarla integralmente alla proprie Integrazioni Volontarie.

Le Associazioni ritengono che per trasparenza e per completezza di informazione questa pubblicazione, anziché essere solo citata, dovrebbe essere allegata integralmente tra la documentazione della pratica relativa al nuovo Master Plan di Malpensa.



Secondariamente le Associazioni sono naturalmente ben contente di apprendere che il “rateo complessivo di 2,22 impatti ogni 10.000 movimenti” (pag. 90) mostra un valore che rispetta la procedura ENAC^[61] e che l’andamento è “decescente sia del numero degli impatti che del rateo” (pag. 90). Ma ENAC non è un Ente che si occupa di protezione dell’avifauna e quindi il rateo espresso indica un valore a salvaguardia dell’attività dell’aviazione e degli utenti e non delle specie rare o in via di estinzione, di cui molte di interesse comunitario.

Nell’attività aeroportuale il disturbo e il danno a specie avifaunistiche non si sostanzia solo con gli impatti diretti e con il fenomeno di *bird strike*. Per esempio l’alterazione e la trasformazione degli habitat, la frammentazione territoriale, l’interruzione di corridoi ecologici, la coazione di questi fenomeni con altri fattori di pressione già attivi sul territorio rappresentano impatti negativi di assoluto rilievo e occorre perciò ribadire che lo studio del *bird strike*, se non affiancato da coerenti misure di compensazione per i decessi registrati e per il tasso di rischio che il fenomeno stesso rappresenta in ogni momento per le altre specie, non è da considerarsi un’attività messa in campo a protezione dell’avifauna.

Ciò che si vuole affermare è che la bella relazione avifaunistica che costituisce l’Allegato 4 alle Integrazioni Volontarie, con una *check list* di presenza di specie che ha valore solo per l’area aeroportuale, oltre ad essere un lavoro finalizzato unicamente allo studio del *bird strike*, non dà indicazioni sulla significatività del fenomeno rispetto alla conservazione delle specie rare e/o, per esempio, di interesse comunitario.

Infatti in questa relazione è riportata l’entità del fenomeno nel periodo di osservazioni dal luglio 2007 al giugno 2008, per un numero totale di 46 eventi di *bird strike* (si veda Figura 4.1 di pag. 139) ma a questo dato non si è stati in grado di affiancare una disamina definitiva di tutte le specie coinvolte^[62], bensì solo di quelle *maggiormente* coinvolte.

La questione non è di secondo piano, considerando che su 8 specie maggiormente coinvolte^[63] ben 2, ovvero Gabbiano comune e Civetta, non erano state rilevate nelle non poche uscite - nr. 22 uscite - condotte per i monitoraggi faunistici necessari all’interno della ricerca^[64].

Ciò significa in prima istanza che i monitoraggi vanno effettuati anche di notte^[65] e che, in seconda battuta, l’aver condotto un così ragguardevole numero di uscite forse non è sufficiente per questo tipo di lavoro e/o comunque non è garanzia di risultato di riuscire a contattare effettivamente tutte le specie che

⁶¹ “Quando tale rateo è superiore a 3 bird strike / 10.000 movimenti si rende necessario migliorare il programma di gestione dell’avifauna in corso (MacKinnon, 2002). In Italia la circolare APT-01A fa riferimento, invece, a 5 bird strike / 10.000 movimenti”. AAM, All. 4, pag. 8.

⁶² Nella Figura 4.2 di pag. 139 sono elencate 8 specie coinvolte nei 46 eventi di *bird strike*, per un numero totale di volatili ritrovati in pista per soli 41 animali.

Il numero di 41 animali morti non copre quindi neppure il numero totale delle collisioni dirette e non tiene conto degli assembramenti, ovvero che 1 solo fenomeno di *bird strike* può coinvolgere molti animali.

⁶³ Gheppio, 15 eventi; Gabbiano comune, 8 eventi; Rondine, 7 eventi; Piccione, 4 eventi, Rondone, 3 eventi; Cornacchia, 2 eventi; Civetta 1 evento; Poiana, 1 evento.

⁶⁴ “Le giornate di rilevamento nell’arco di un anno sono state 22 e per ogni giornata sono stati effettuati due rilievi uno al mattino (entro 3 ore dal sorgere del sole) e uno nel pomeriggio (entro 3 ore dal tramonto) periodi in cui l’attività dell’avifauna è maggiore ed è quindi più facile verificare la presenza” (pag. 23).

⁶⁵ Cosa per altro ammessa dagli stessi Estensori della relazione: “Tra le specie non previste dalle nostre analisi si annoverano solo la civetta ed il gabbiano comune; la prima sfugge effettivamente ad un’analisi del popolamento basata su osservazioni diurne e può costituire un utile input nel programmare futuri monitoraggi allargati anche a specie con una ritmicità notturna. Per i gabbiani pare invece trattarsi di un evento assolutamente casuale in quanto tale specie appare non frequentare in condizioni normali lo scalo di Malpensa, rimane il fatto di un evento senz’altro di alta pericolosità dovuto ai costumi gregari della specie che hanno portato a un impatto con otto individui contemporaneamente stando alle carcasse ritrovate in pista.” (pag. 139).

Tra l’altro l’accento sulla pericolosità dell’evento dovuto ad una specie dal costume tipicamente gregario, evidenza quanto si scriveva poco sopra, ovvero che lo studio del *bird strike*, se non affiancato da coerenti misure di compensazione, non è un’attività messa in campo a protezione dell’avifauna.



possono frequentare lo scalo durante l'arco dell'anno. E questo riscontro apre naturalmente la discussione al rischio che corrono le specie rare o in via di estinzione.

L'Allegato 4 delle Integrazioni Volontarie presenta una *check list* delle specie contattate durante l'anno di monitoraggio all'interno dell'aerostazione e nei suoi immediati dintorni (si veda Tabella 3.2 alle pagg. 44 e 45) ma, com'era prevedibile, né nella tabella né, più in generale, nella relazione avifaunistica sono presenti considerazioni rispetto al valore conservazionistico delle specie elencate.

Andando perciò a rielaborare i dati presenti sulla relazione che, si ricorda, possono benissimo essere parziali rispetto all'effettiva presenza di specie (la specie non contattata non significa che la specie non sia presente), ecco di seguito una nuova tabella con le informazioni normative di protezione che dovrebbero sempre essere presenti in uno SIA e in uno Studio di Incidenza.

Tabella delle specie avifaunistiche rilevate presso l'aeroporto di Malpensa, così come relazionato nell'Allegato 4 delle Integrazioni Volontarie, con relativa indicazione di protezione secondo normativa.

Cod. UE	Nome comune	Nome di specie	Direttiva 2009/147/CE	SPEC			AEWA	Convenzione Berna		Convenzione Bonn		CISO Red list of Italian breeding birds
			All. I	1	2	3	All. 2	All. 2	All. 3	App. 1	App. 2	
A027	Airone bianco	<i>Egretta alba</i>	X				X	X				
A028	Airone cenerino	<i>Ardea cinerea</i>					X		X			
A073	Nibbio bruno	<i>Milvus migrans</i>	X			X			X			Vulnerabile (Vulnerable)
A081	Falco di palude	<i>Circus aeruginosus</i>	X						X			In pericolo (Endangered)
A084	Albanella minore	<i>Circus pygargus</i>	X						X			
A087	Poiana	<i>Buteo buteo</i>							X			
A096	Gheppio	<i>Falco tinnunculus</i>				X		X			X	
A097	Falco cuculo	<i>Falco vespertinus</i>	X			X		X			X	
A103	Falco pellegrino	<i>Falco peregrinus</i>	X					X			X	
A113	Quaglia	<i>Coturnix coturnix</i>				X			X			
A115	Fagiano	<i>Phasianus colchicus</i>							X			
A136	Corriere piccolo	<i>Charadrius dubius</i>					X	X			X	
A142	Pavoncella	<i>Vanellus vanellus</i>			X				X			
A206	Piccione selvatico	<i>Columba livia</i>							X			
A208	Colombaccio	<i>Columba palumbus</i>										
A226	Rondone comune	<i>Apus apus</i>							X			
A235	Picchio verde	<i>Picus viridis</i>			X			X				
A246	Tottavilla	<i>Lullula arborea</i>	X		X				X			
A247	Allodola	<i>Alauda arvensis</i>				X			X			
A251	Rondine comune	<i>Hirundo rustica</i>				X		X				
A253	Balestruccio	<i>Delichon urbica</i>							X			
A257	Pispola	<i>Anthus pratensis</i>						X				
A262	Ballerina bianca	<i>Motacilla alba</i>						X				
A273	Codirosso spazzacamino	<i>Phoenicurus ochrurus</i>							X			
A274	Codirosso	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>			X			X				
A275	Stiaccino	<i>Saxicola rubetra</i>						X				



Cod. UE	Nome comune	Nome di specie	Direttiva 2009/147/CE	SPEC			AEWA	Convenzione Berna		Convenzione Bonn		CISO Red list of Italian breeding birds
			All. I	1	2	3	All. 2	All. 2	All. 3	App. 1	App. 2	
A276	Saltimpalo	<i>Saxicola torquata</i>						X				
A277	Culbianco	<i>Oenanthe oenanthe</i>						X				
A283	Merlo	<i>Turdus merula</i>							X			
A285	Tordo bottaccio	<i>Turdus philomelos</i>							X			
A289	Beccamoschino	<i>Cisticola juncidis</i>						X				
A324	Codibugnolo	<i>Aegithalos caudatus</i>							X			
A330	Cinciallegra	<i>Parus major</i>						X				
A338	Averla piccola	<i>Lanius collurio</i>	X			X		X				
A342	Ghiandaia	<i>Garrulus glandarius</i>										
A343	Gazza	<i>Pica pica</i>										
A349	Comacchia grigia	<i>Corvus corone comix</i>										
A351	Stomo	<i>Sturnus vulgaris</i>				X						
A354	Passera europea	<i>Passer domesticus</i>										
A359	Fringuello	<i>Fringilla coelebs</i>							X			
A361	Verzellino	<i>Serinus serinus</i>							X			
A364	Cardellino	<i>Carduelis carduelis</i>						X				
A383	Strillozzo	<i>Miliaria calandra</i>			X				X			
A403	Poiana codabianca	<i>Buteo rufinus</i>	X			X			X			
44 specie contattate			9	-	5	9	3	17	21	-	4	2 specie con grado di rischio significativo

Visto in questo modo, per le sole conoscenze presentate, il fenomeno *bird strike* assume senza dubbio un aspetto differente e si può facilmente passare a formulare delle prime immediate domande. Per esempio: come fare a proteggere le specie di interesse comunitario? Che strategie compensative si possono attuare a favore delle specie SPEC o per quelle protette da altri strumenti internazionali?

E ancora in merito alla valutazione dell'incidenza sulle specie protette dalla Direttiva Uccelli: tenendo presente il principio di precauzione^[66] e il pensiero del Giudice comunitario in materia^[67], com'è da valutarsi il rischio al quale queste specie sono sottoposte?

Perché se è vero che nessuno di questi animali è stato ritrovato sulle piste tra le specie impattate con *bird strike*, oltre a non poter escludere che gli stessi animali non siano comunque stati coinvolti negli eventi, non si può non esprimere preoccupazione nell'osservare il FRS, il "Fattore di Rischio Specie (Doolber et al., 2000; D. Bennett, 2004)", che l'Allegato 4 presenta con la Tabella 5.9 di pag. 146.

⁶⁶ Si vedano le OG/2011, nota 186.

⁶⁷ "La Corte ha già dichiarato che il requisito di un'opportuna valutazione delle incidenze di un piano o progetto è subordinato alla condizione che questo sia idoneo a pregiudicare significativamente il sito interessato. Ora, tenuto conto, in particolare, del principio di precauzione, un tale rischio esiste poiché non può essere escluso, sulla base di elementi obiettivi, che il suddetto piano o progetto pregiudichi significativamente il sito interessato (v. sentenza 20.10.2005, causa C-6/04, Commissione/Regno Unito, Racc. pag. I-0000, punto 54)". Sentenza C-98/03 del 10.01.2006.

Il rischio in questo caso esiste poiché non può essere escluso per specie contattabili all'esterno dei siti Natura 2000, ovvero nell'area dello scalo, ma segnalate all'interno di siti Natura 2000 limitrofi a Malpensa e che quindi utilizzano lo scalo come habitat per svolgere funzioni biologiche, come ad esempio la ricerca trofica, l'espansione territoriale, i voli territoriali, ecc..



In una scala di valori tra 2 (FRS minore) e 37 (FRS maggiore)^[68] tranne che per Averla piccola e Tottavilla che hanno un FRS 2, le altre sono a rischio ben maggiore (Falco cuculo e Falco pellegrino: 14; Airone bianco: 22; Albanella minore, Falco di palude, Nibbio bruno e Poiana coda bianca: 25)^[69].

Ma questo ragionamento andrebbe esteso a tutte le specie presenti in tabella e, più in generale, il FRS andrebbe analizzato per tutte le specie segnalate nell'area del fiume Ticino.

Come affermato prima, poiché non si è occupata di conservazione di specie, la relazione avifaunistica di cui Allegato 4 delle Integrazioni Volontarie non dà alcuna risposta sulla tutela di specie a causa del fenomeno del *bird strike*, tant'è che le sue conclusioni vanno solo nella direzione della "Gestione della fauna", così come titola il corto § 4.6 conclusivo di pag. 141^[70].

Per tutto quanto espresso e per le affermazioni^[71] che sono presenti nella stessa relazione avifaunistica di cui Allegato 4 delle Integrazioni Volontarie, si ritiene che per le specie avifaunistiche tutelate dal diritto comunitario (specie in Allegato 1 della Direttiva 2009/147/CE e migratori abituali) e, più in generale, per le specie rare o in via di estinzione, il rischio rappresentato dal *bird strike* debba essere affrontato con maggiore energia e completezza e, visto l'eccezionale valore ambientale e naturalistico rappresentato dal biocorridoio del Fiume Ticino, debba essere predisposto uno specifico piano di lavoro su misure mitigative e compensative.

⁶⁸ Su 44 specie contattate il FRS è così rappresentato:

FRS 2 = 23 specie
FRS 4 = 3 specie
FRS 9 = 1 specie
FRS 12 = 4 specie

FRS 14 = 3 specie
FRS 17 = 1 specie
FRS 22 = 2 specie

FRS 24 = 1 specie
FRS 25 = 5 specie
FRS 37 = 1 specie

⁶⁹ Tra le specie ritrovate in pista e oggetto di *bird strike*, escludendo Gabbiano comune e Civetta che non sono state oggetto di analisi nella relazione, per le altre solo per Poiana il FRS era elevato, a 25. Le altre presentano FRS più contenuti (Rondine: 2; Rondone: 4; Cornacchia: 12; Gheppio: 14; Piccione: 17), come a dire che non perché per una specie si è attribuito un valore basso di FRS, questa non sia effettivamente a rischio.

⁷⁰ "La localizzazione dello scalo in un ambiente ad alta recettività per gli uccelli, come circostanziato, nella contestualizzazione ambientale (paragrafo 3.5) rende necessaria una attenta gestione faunistica dell'area circostante l'aeroporto. Il suggerimento è quello di aprire un tavolo di lavoro con l'Amministrazione Provinciale perché nella redazione della pianificazione faunistico-venatoria di legge sia congruamente inserita l'area aeroportuale, nell'ottica di concentrarvi tutte quelle azioni che possano portare ad una rarefazione/disincentivazione delle presenze ornitiche nonché di quelle relative ai lagomorfi. Se questi sono già oggetto di cattura entro il sedime aeroportuale una tale azione andrebbe allargata. Le specie di uccelli che dovrebbero avere particolari modelli di gestione nei territori adiacenti l'aeroporto sono individuabili nei corvidi e nel colombo urbano".

⁷¹ "La tendenza dei *bird strike* va verso l'aumento, e questo si deve ai seguenti fattori:

- gli aerei sono diventati più silenziosi e veloci, e quindi più difficili da localizzare ed evitare da parte degli uccelli (Wright et al., 2000);
- gli atterraggi e i decolli avvengono sempre con il vento contro per cui gli eventuali volatili presenti in pista non percepiscono l'avvicinarsi degli aeromobili;
- il traffico aereo è sensibilmente aumentato e sono stati costruiti o implementati aeroporti anche nelle vicinanze di zone molto frequentate dagli uccelli (coste, lagune, laghi, fiumi, discariche e centri urbani);
- la presenza di fauna in prossimità di centri urbani è aumentata (piccioni, corvidi, sturnidi, volpi e ungulati) e la tendenza è in aumento per l'assenza di misure di contenimento (equilibrio biologico o guidato);
- si tende a migliorare l'habitat in prossimità dei centri urbani con la crescita della presenza faunistica. Le regioni anche con contributi europei recuperano aree vocate ricreando zone palustri o realizzando oasi e parchi appena fuori i centri urbani, spesso includendo anche gli aeroporti o le procedure di volo degli aeromobili" (pagg. 6 e 7).



4.1.2.5.5 Inquinamento luminoso

L'inquinamento luminoso è un grave fattore di pressione a carico dell'avifauna e non solo, la cosa è conclamata e ampiamente riconosciuta nel mondo scientifico e in letteratura e su questo fatto non v'è bisogno di ritornare ulteriormente: le Associazioni non ritengono di dover a tal proposito aggiungere altro rispetto a quanto già espresso nelle proprie **OG/2011**, § 3.5.10.

Come già espresso nel precedente § 4.1.2.5, punto 128, dispiace notare il poco sforzo che il Proponente ha prodotto in questo senso, in quanto è stato ancora il Parco del Ticino a continuare in proprio i rilievi, "(...) a partire dal 2008 a seguito di misure messe in atto dalla Procedente per ridurre l'inquinamento luminoso nel sistema aeroportuale ed a seguito della conclusione dei lavori per la realizzazione del nuovo tratto della strada statale 336" (AAM, pag. 92): non si comprende in base a quale procedura un effetto inquinante proveniente da un'attività industriale non debba essere monitorato a carico diretto di chi è responsabile di quell'inquinamento! Questa riflessione fa comprendere come i monitoraggi sul *bird strike*, di cui si è trattato nel precedente § 4.1.2.5.4 siano stati condotti da SEA in quanto legati a normative e procedure di sicurezza del volo: l'inquinamento luminoso, ovvero il suo effetto sull'ecosistema invece, non attivando una pari responsabilità, non è di alcun interesse.

Ma c'è purtroppo di più in quanto, poco oltre, si legge: "*Sulla base dei primi risultati di questa seconda tornata di monitoraggi sembrerebbe essere confermato l'effetto attrattivo dell'aeroporto, tuttavia la scarsa qualità e quantità dei dati raccolti (a causa di condizioni climatiche avverse e modificazioni delle condizioni di inanellamento) non è stata tale da giustificare l'ipotesi di un effetto "barriera" da parte del sistema di illuminazione dell'aeroporto*" (pag. 92).

Questa è una vera beffa poiché l'effetto negativo significativo che prima non era in discussione, ora "[solo] sembrerebbe essere confermato". E questo sarebbe giustificato in ragione di dati non completi e/o non attendibili, che il Proponente non ha minimamente prodotto e che non pensa neppure di completare. E allora, a causa di ciò, ci si spinge addirittura ad affermare che "*l'ipotesi di un effetto 'barriera' da parte del sistema di illuminazione dell'aeroporto*" non è provabile.

Ma di "effetto barriera" stiamo parlando?! Qui non è un Ente terzo - che esegue rilievi in proprio e non all'interno di un procedura valutativa-autorizzativa - che deve provare un fantomatico "*effetto barriera*" ma è il responsabile dell'inquinamento che deve provare, per mezzo di rilievi adeguati e l'esposizione di un percorso scientifico e motivabile e spiegando con ricchezza di particolari le misure attenuative che dice di aver realizzato, che la sua attività - la cui significatività negativa che si manifesta anche in coazione con tante altre simili fonti di inquinamento non è in discussione - è ambientalmente sostenibile e non è più fonte di disturbo o danno di specie.

4.1.2.5.6 Inquinamento rumoroso

Per la componente rumore e per il suo effetto sulla fauna, è curioso verificare come negli AAM il Proponente non richiami minimamente la documentazione da lui prodotta in fase di SIA, specificatamente l'*Allegato 5.4B*, per il quale le Associazioni con le proprie **OG/2011** hanno prodotto un commento mirato con il § 3.5.9.1.1, mettendo in evidenza diversi problemi relativi alla fase di esercizio dell'attività aeroportuale: il Proponente negli AAM si occupa della descrizione dell'inquinamento rumoroso solo nella fase di cantiere e non più nella fase di esercizio!

E anche per la fase di cantiere le affermazioni si basano su sbrigative conclusioni deduttive: "*Si può affermare che l'impatto sull'avifauna locale apportato dalla fase di cantiere risulta essere trascurabile, anche alla luce del contesto aeroportuale in cui verranno svolte le attività di cantiere*" (pag. 94).

Non si concorda quindi con questo metodo di lavoro che non analizza con miglior dettaglio almeno gli impatti rumorosi relativi al cantiere per la realizzazione della terza pista (che presenterà adiacenze con le aree boscate) e detti impatti in coazione con l'attività aeroportuale normalmente presente tutti i giorni.



4.1.2.5.7 Conclusioni inaccettabili per quanto riguarda gli impatti in fase di cantiere e in fase di esercizio

Per quanto scritto e puntualmente motivato, le conclusioni del Proponente sono indifendibili, non posso essere accettate in alcun modo

“Linee d’impatto in fase di cantiere. Alla luce di quanto sopra esposto [ossia un coacervo di omissioni, incongruenze e insufficienze], e sulla base dell’esperienza pregressa [ma quale esperienza pregressa? A quale componente dell’esperienza pregressa ci si sta qui riferendo?] per quanto concerne la fase di cantiere si ritengono valide le considerazioni riportate nel SIA [le considerazioni riportate nello SIA sono risultate spesso inaccettabili, a volte persino ridicole] e la stima degli impatti sulla componente flora fauna ed ecosistemi ivi descritta [appunto, come volevasi dimostrare: la stima degli impatti non è presente, questa è un’espressione priva di sostanza!! Il Proponente ha solo presentato la stima delle tipologie degli impatti, non della loro significatività. Ove essa è stata espressa, lo si è fatto con una metodologia esclusivamente empirico-deduttiva e non scientificamente condotta]” (pag. 92).

Per gli **impatti in fase di esercizio** del nuovo Master Plan relativamente al fenomeno del *bird strike*, come si è visto nel precedente § 4.1.2.5.4, le formulazioni presentate non possono consentire al Proponente di sostenere che “(...) l’impatto risulta essere basso e prevalentemente associato a quei periodi di massima concentrazione di volatili migratori nell’area del Parco del Ticino” (pag. 95). Di nuovo, il Proponente non sa neppure di cosa sta parlando: se in *“periodi di massima concentrazione di volatili migratori nell’area del Parco del Ticino”* il problema esiste, esso non può essere ignorato e occorre che ne venga definita la significatività e che conseguentemente si studino misure mitigative e compensative adeguate.

SEA non può risolvere la questione affermando: *“SEA è inoltre disponibile a considerare azioni di mitigazione ulteriori e a prendere parte a progetti pilota per la riduzione ulteriore del numero di collisioni” (pag. 95).*

Il problema a livello di conservazione e di tutela di specie è provocato da SEA, è SEA che lo deve risolvere: grazie della disponibilità a collaborare ma SEA non può aspettare che sia qualcun altro a far delle proposte!

Sulla stessa linea di ragionamento devono essere intese le conclusioni relative all’inquinamento luminoso e rumoroso: il Proponente deve dimostrare di poter portare la sua attività industriale ad un livello di sostenibilità ambientale, senza cagionare più disturbi o danni di specie significativi, allineandosi alle condizioni di un stato soddisfacente di conservazione di specie.

130. Come visto nel precedente § 4.1.2.5.5 il Proponente ha affermato di aver applicato delle misure contenitive a partire dal 2008 contro l’inquinamento luminoso e che *“considererà”* ulteriore misure *“nel realizzare il progetto”* (pag. 96)^[72].

Ma, per sua stessa ammissione i dati attualmente disponibili (che non sono stati prodotti da SEA) non sono attendibili^[73], e siccome lo stesso Proponente non manifesta alcun interesse a completare le necessarie conoscenze scientifiche, non è dato sapere quale sia oggi il peso

⁷² Per completezza di informazione:

- controllo del flusso luminoso diretto e limitazione dell’intensità luminosa massima;
- controllo del flusso luminoso indiretto;
- ottimizzazione delle interdistanze;
- utilizzazione di lampade ad elevata efficienza;
- utilizzazione di sistemi per la riduzione del flusso luminoso” (pag. 96).

⁷³ *“(…) la scarsa qualità e quantità dei dati raccolti (a causa di condizioni climatiche avverse e modificazioni delle condizioni di inanellamento)” (pag. 92).*



dell'inquinamento luminoso sulla componente ornitica - e non solo - e quindi le Associazioni si domandano sulla base di quali considerazioni scientifiche e motivate il Proponente possa affermare che 1) i suoi intenti "permetteranno di ridurre i potenziali impatti sulla componente ornitica limitando in particolar modo quell'effetto attrattivo emerso dai monitoraggi condotti tra il 2000 ed il 2008" (pag. 96) e 2) l'eventuale riduzione di inquinamento raggiungerà un livello tale per cui si potrà dimostrare la garanzia di stato soddisfacente di conservazione di specie o di habitat (perché naturalmente l'inquinamento luminoso altera anche il fototropismo vegetale).

131. Per l'inquinamento rumoroso, per gli auspici e le determinazioni del Proponente⁷⁴, si prende atto che il problema non viene risolto ma viene mantenuto ad un livello "mediamente significativo" (cosa questo significhi a livello di conservazione di specie non è dato sapere ...). Per il resto per le Associazioni restano valide le considerazioni già espresse nelle proprie OG/2011, § 3.5.9.1.1.

132. Il Proponente identifica un ulteriore elemento di disturbo a carico dell'avifauna in generale, del quale tratta brevemente solo della RIn, ovvero il disturbo visivo: ancora una volta il problema viene trattato in maniera superficiale, poiché viene prima ridotto e poi accantonato.

Nella RIn si legge: "Per quanto invece attiene il disturbo visivo, ossia alla percezione del movimento in primo luogo degli aeromobili come fonte di pericolo, gli effetti da questo determinati attengono la modificazione del naturale comportamento degli animali e l'alterazione del loro time budget.

Relativamente a tali fattori, occorre rilevare come in diversi casi sia stato dimostrato che alcune specie ed in particolar modo quelle legate all'area per periodi prolungati connessi alla nidificazione o allo svernamento, siano in grado di adattarsi nel tempo a livelli anche alti di disturbo acustico e visivo" (pag. 112).

Non si può affrontare questo fattore di pressione in questo modo, senza un'analisi 'specie-specifica' che aiuti all'identificazione della significatività dell'impatto.

Il capitolo omette ulteriori approfondimenti sulle altre tipologie di impatto in quanto per "la stima della loro significatività si rimanda al SIA" (pag. 95). E sulla inaccettabilità e l'incoerenza di questa affermazione non ci si ripeterà ora ulteriormente!

4.1.2.6 Componente ecosistemica (§ 7)

La componente è presente nel titolo del § 7 (ossia "Approfondimenti sulla componente flora, fauna ed ecosistemi") degli AAm, ma non è stata trattata nel capitolo.

Anche per quanto esposto nel precedente § 4.1.2.4, le Associazioni ambientaliste riconfermano i contenuti delle proprie OG/2011, § 3.5.6.

4.1.2.6.1 Fuel dumping

Nelle proprie OG/2011, al § 3.5.8.1 nella sezione relativa agli impatti sulla componente vegetale WWF, FAI, LIPU e Italia Nostra avevano segnalato il problema del *fuel dumping* come evento sul quale non era stata prodotta un'analisi né sufficiente né chiara da parte del Proponente.

Con le presenti Osservazioni si ritorna a sottolineare detto problema ambientale e, visti i riscontri diretti che le Scrittori hanno oggi a disposizione, si osserva che il *fuel dumping* dev'essere più correttamente

⁷⁴ "L'influenza significativa sul rumore prodotto è determinata sia dal numero dei voli che dalla tipologia dei velivoli. A fronte di un aumento del numero dei voli previsto sino al 2030, le valutazioni del rumore (si veda § 3) sono state condotte considerando un parco velivoli diverso da quello analizzato nel SIA, in quanto prevede aeromobili più moderni e quindi caratterizzati da livelli di emissione sonora inferiori.

Alla luce di queste considerazioni e sulla base dell'esperienza pregressa e della letteratura considerata si stima un impatto di entità mediamente significativa" (pag. 96).



compreso come una notevole fonte di pressione a livello ecosistemico, piuttosto che di singola componente vegetale.

Si comunica infatti che nell'inverno 2011/2012, per la precisione in data 29.02.2012, personale qualificato e di assoluta fiducia del WWF Lombardia, in Comune di Arsago Seprio (VA), presso lo Stagno Pollini, all'interno del SIC IT2010011, Paludi di Arsago, ha potuto riscontrare come lo specchio d'acqua fosse interamente ricoperto da uno strato oleoso, fortemente odorante di cherosene, che imbrattava completamente la mano se immersa (si vedano le foto 1÷4 nelle successive pagine).

Detto Stagno Pollini è riconosciuto come AREN, ossia Area di Rilevanza Erpetologica Nazionale, dall'SHI, la *Societas Herpetologica Italica*⁷⁵] ed è segnalato presso la Commissione Europea come sito riproduttivo di *Pelobates fuscus insubricus*: il Pelobate fosco è un anfibio "asteriscato", elencato negli Allegati II e IV della Direttiva 92/43/CEE e la sua conservazione è prioritaria⁷⁶], ciò significa che progetti, azioni o interventi con effetti direttamente sulla specie e/o sugli habitat di specie, se significativamente impattanti, possono essere autorizzati solo in base alla procedura di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 4, secondo periodo.

L'evento descritto fortunatamente si è verificato durante l'inverno, con ancora alcune settimane di margine prima della riproduzione degli anfibii: per quanto lo strato di cherosene fosse ancora abbastanza persistente 20 giorni dopo (si vedano più avanti le foto 5 e 6 scattate in data 19.03.2012), le successive condizioni ambientali e le piogge hanno poi migliorato lo stato dell'habitat ma per certo lo strato oleoso di superficie, se fosse stato presente durante la primavera, ossia durante la riproduzione o lo sviluppo delle ovature, avrebbe portato alla morte certa qualsiasi tipo di anfibio, di larva, di girino o di neometamorfoso, ivi includendo anche il Pelobate fosco, con gravissimo danno di specie.

Occorre ancora aggiungere che il SIC 'Paludi di Arsago' è ricchissimo di zone umide che, come noto, sono ecosistemi molto delicati, fragili e sensibili ad ogni forma di inquinante che, in questo caso, può rapidamente concentrarsi al loro interno per dilavamento delle superfici circostanti.

A seguito del riscontro ambientale sono state fatte delle rapide interviste a persone che conoscono il luogo e purtroppo l'esito sembra essere quello di un fenomeno non ricorrente ma certamente non rarissimo, con facilità riconducibile all'attività aerea e ai sorvoli. Per il caso di specie è stato riferito che una sera precedente (esattamente la notte tra il 23 e il 24 febbraio 2012) era passato un aereo molto basso e che subito dopo si era avvertito un odore fortissimo e fastidiosissimo di cherosene.

In ragione di quanto sopra esposto, dell'intuibile colposa volontarietà del fatto avvenuto in orario notturno e dell'evidente pericolosità del fenomeno per l'ecosistema, ossia per gli apparati fogliari, per le acque, per gli organismi acquatici e per l'erpetofauna, le Associazioni chiedono un mirato approfondimento con un urgente coinvolgimento del personale del Parco del Ticino, per opportuna verifica dell'accaduto e della situazione complessiva più in generale⁷⁷].

⁷⁵ LA SHI è una famosa e accreditata associazione nazionale a carattere scientifico e didattico e ha sede presso il Museo Regionale di Scienze Naturali di Torino.

Senza fini di lucro, la SHI promuove la ricerca erpetologica di base e applicativa, la diffusione delle conoscenze sull'argomento e la relativa divulgazione, la tutela degli Anfibi e dei Rettili e dei loro habitat, in ogni parte del mondo e in particolare in Italia. La SHI incoraggia la collaborazione con altri enti nazionali e internazionali che perseguono finalità analoghe nonché i contatti tra gli erpetologi.

⁷⁶ "Specie prioritarie: le specie (...) per la cui conservazione la Comunità ha una responsabilità particolare a causa dell'importanza della parte della loro area di distribuzione naturale (...)". Dalla Direttiva 92/43/CEE, art. 1, "Definizioni".

⁷⁷ Il problema di questi scarichi di cherosene non è una novità: si veda per esempio il precedente punto 76.

L'approfondimento che le Associazioni richiedono dovrà evidenziare la portata del fenomeno, le aree a maggior rischio e la loro qualità ambientale ed ecosistemica, le ricadute ambientali, la predisposizione di monitoraggi *post* eventi di *fuel dumping*, la predisposizione di misure compensative, lo studio di come il problema viene affrontato presso altri aeroporti e, semmai, all'estero al fine di identificare le *best practices* e le accortezze maggiormente tutelanti il patrimonio naturale, e così via discorrendo.



Italia
Nostra

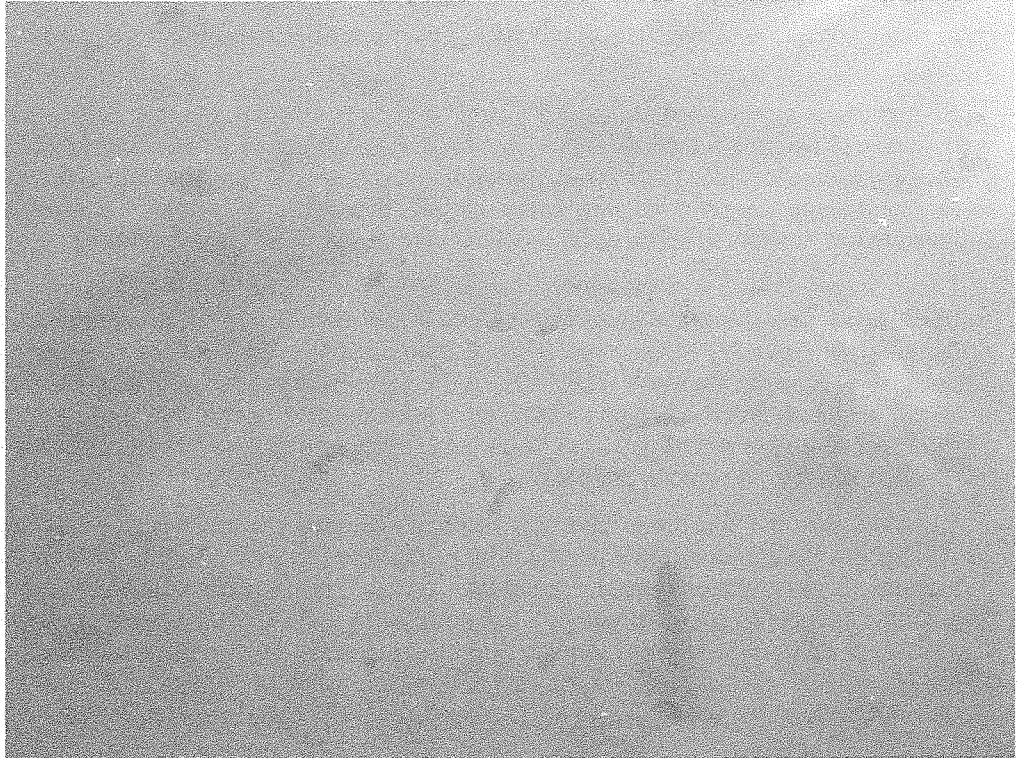


Foto 1 e 2 - SIC IT2010011, Paludi di Arsago, 29.02.2012, uno strato oleoso e maleodorante di cherosene viene ritrovato in un'area umida, lo Stagno Pollini, in Comune di Arsago Seprio (VA).



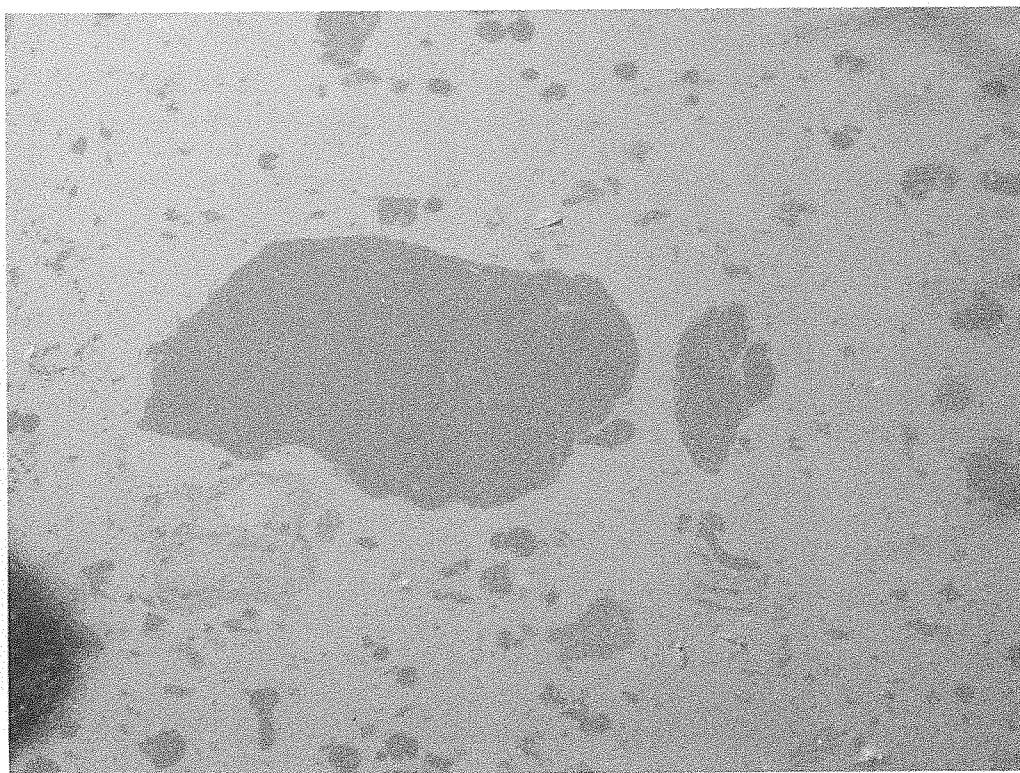


Foto 3 e 4 - SIC IT2010011, Paludi di Arsago, 29.02.2012, lo strato oleoso sulle acque dello Stagno Pollini è diffuso e consistente. Lo sversamento notturno di cherosene da un aereo in volo viene confermato da testimonianze locali.



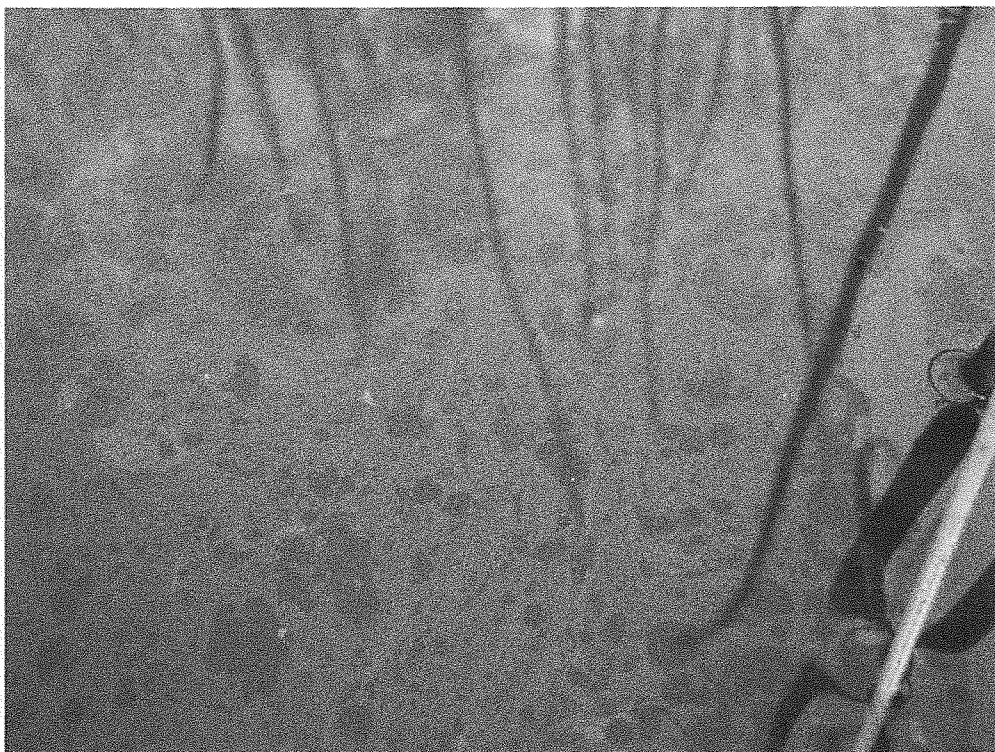


Foto 5 e 6 - SIC IT2010011, Paludi di Arsago, 19.03.2012, il cherosene sulle acque dello Stagno Pollini, anche se un po' più diluito, è ancora presente diffusamente dopo 25 giorni dallo sversamento aereo.





Va da sé che il fenomeno del *fuel dumping* possa molto facilmente essere messo in correlazione con i danni ambientali di cui alla Sentenza della Corte d'Appello di Milano (si veda § **Introduzione**) ma altrettanto entrare a far parte dei contenuti della procedura di infrazione 2012/4096 (si veda successivo § 6.1): la segnalazione di cui si è relazionata nel presente capitolo secondo le Associazioni scriventi potrebbe andare ad avvalorare, ovviamente in termini negativi, l'intera situazione di non ottemperanza del diritto comunitario a carico dello Stato italiano.

4.1.2.7 Componente rumore (§ 8)

Le Associazioni ambientaliste nelle proprie OG/2011 non avevano presentato un'analisi dello SIA per ciò che concerneva specificatamente l'inquinamento rumoroso e avevano trattato la componente all'interno di altre tematiche, come per esempio il disturbo alla fauna e il paesaggio.

Rispetto a queste Integrazioni Volontarie 2012 e ai contenuti degli AAm, si rileva che nel capitolo il Proponente tratta unicamente la parte relativa all'impatto sull'uomo e non si cura più di approfondire eventuali elementi riguardanti la biodiversità, che era già stata trattata in maniera insufficiente nel precedente § 7 relativo a "*flora, fauna ed ecosistemi*"⁷⁸].

In questo capitolo il Proponente non analizza la significatività degli effetti rumorosi sulla fauna (in generale, non solo avifauna) né durante il cantiere, né durante l'esercizio, e neppure in maniera sinergica con i disturbi provocati dalle altre fonti di pressione provenienti dalla realizzazione del Master Plan e neppure in maniera cumulativa con le altre attività di origine antropica tra cui, ovviamente, l'attuale attività aeroportuale per la quale non è stato definito alcun grado di significatività.

⁷⁸ "Come riportato nel SIA il disturbo provocato dagli aerei influenza principalmente l'avifauna nidificante e migratrice" (pag. 95).

E' ovvio che gli effetti di una tale forma di inquinamento non devono essere studiati solo sull'avifauna, ma dovrebbero essere oggetto [almeno] di chiarimenti anche per gli altri gruppi tassonomici, soprattutto per quelli per i quali sono state forniti precisi indirizzi di indagine (si vedano le OG/2011 delle Associazioni, nota 159).

Per quanto riguarda poi l'avifauna, non si può accettare che "*Come riportato nel SIA il disturbo provocato dagli aerei influenza principalmente l'avifauna nidificante e migratrice*". Lo SIA, come si è ampiamente motivato nelle OG/2011, è stato enormemente manchevole a livello di studi faunistici e della determinazione della significatività degli impatti e quindi, **tassativamente**, non può essere preso come riferimento. Non ha poi senso trattare solo le influenze "*principali*" su avifauna nidificante e migratrice, tralasciando perciò altre influenze che, se ne deve trarre, per il Proponente debbono essere forzatamente '*secondarie*' (per esempio per gli animali con vasti *home ranges* e/o che utilizzano l'area ove è ubicata Malpensa come territorio di ricerca trofica) e quindi non significative, per le quali tuttavia non si specifica alcuna informazione e, di nuovo, nessuna significatività.

"Per quanto concerne la nidificazione i principali effetti dell'inquinamento acustico si possono identificare nella diminuzione della densità delle specie nidificanti, nella diminuzione dei tassi di accoppiamento, del successo riproduttivo e nella variazione della struttura delle comunità.

Per quanto riguarda la migrazione gli effetti del disturbo acustico si manifestano nell'alterazione dei tempi di sosta e quindi nella capacità dei singoli individui di immagazzinare sufficienti energie tramite l'alimentazione in previsione degli spostamenti successivi.

L'influenza significativa sul rumore prodotto è determinata sia dal numero dei voli che dalla tipologia dei velivoli. A fronte di un aumento del numero dei voli previsto sino al 2030, le valutazioni del rumore (si veda § 3) sono state condotte considerando un parco velivoli diverso da quello analizzato nel SIA, in quanto prevede aeromobili più moderni e quindi caratterizzati da livelli di emissione sonora inferiori.

Alla luce di queste considerazioni e sulla base dell'esperienza pregressa e della letteratura considerata si stima un impatto di entità mediamente significativa" (pag. 96).

Come visto nel precedente punto 131, le considerazioni conclusive del Proponente non sono accettabili, proprio per gli effetti negativi che l'inquinamento rumoroso provoca sulle specie: detti effetti negativi non indagati quantitativamente né qualitativamente in maniera 'specie-specifica', mantengono molto vivo un rischio, senza conoscerne la sua portata.

Quello che il Proponente riesce solo a scrivere è di spostare di fatto, forse, l'esame del problema in avanti, al 2030, quando eventuali migliorie tecnologiche andranno a modificare l'entità del problema stesso.



Infatti sul rumore si citava nel capitolo precedente che *“A fronte di un aumento del numero dei voli previsto sino al 2030, le valutazioni del rumore (si veda § 3) sono state condotte considerando un parco velivoli diverso da quello analizzato nel SIA, in quanto prevede aeromobili più moderni e quindi caratterizzati da livelli di emissione sonora inferiori”* (pag. 96), ma questo discorso va nella direzione di augurarsi che l'aumento dell'inquinamento rumoroso provocato dall'aumento del numero dei voli previsti venga compensato dalle migliorie tecnologiche a favore degli aeromobili. Ciò significa mantenere uno *status quo*, nella più rosea delle previsioni mantenere cioè invariata l'attuale quota di fonte inquinante, senza sapere ancora cosa questa stia provocando e che effetto avrà questa fonte di inquinamento continuata durante tutta la realizzazione del Master Plan^[79].

Unitamente al discorso or ora esposto, il Proponente fornisce altre due informazioni che, a parere delle Scriventi, non sono di alcun aiuto nella corretta considerazione della componente rumorosa, questo senz'altro per quanto riguarda gli impatti sulla diversità biologica, ossia: *“ (...) i principali mutamenti che hanno potenzialmente contribuito ad una variazione dell'impatto acustico apportato dall'Aeroporto (...) riguardano: la contestualizzazione degli Scenari di Traffico che erano stati esposti nel SIA; (...) la ridefinizione delle rotte ottenuta per mezzo dei lavori della Commissione Aeroportuale”* (pag. 97).

133. Per gli scenari di traffico: il Proponente prima afferma che c'è stato il *de-hubbing* di Alitalia^[80] e che il traffico è diminuito, però poi scrive che *“(...) le stime di traffico di medio-lungo termine definite nel SIA possono ancora essere considerate valide come base di riferimento per la definizione del quadro degli interventi di sviluppo previsti dal Progetto^[81]”* (pag. 97).

Allora non si comprende cosa cambi nella visione del Master Plan e come questi annunciati nuovi scenari di traffico possano influire a livello di [minor?] inquinamento acustico.

134. Per la ridefinizione delle rotte: nuovamente, se i sorvoli aumentano l'inquinamento rumoroso non può diminuire. Anzi, per la fauna, forse è pure peggio, perché sembra qui intendersi che aree oggetto oggi di minor sorvolo verranno un domani interessate da un numero maggiore di passaggi.

A completamento, come visto per la componente atmosfera al precedente **punto 123**, si osserva che:

135. gli impatti in fase di cantiere sono stimati solo per quanto riguarda i macro-progetto 1 e 9, che riguardano la terza pista e il nuovo parco logistico.

Negli AAm si legge: *“si fornisce nel seguito un'analisi della rumorosità generata dalle attività ascrivibili ai Macro-Progetti 1 e 9, considerati di maggiore rilevanza dal punto di vista delle emissioni acustiche data la natura delle opere in oggetto e l'estensione temporale-spaziale delle stesse”* (pag. 98).

A tal proposito e in considerazione del fatto che il Master Plan prevede l'apertura e la conduzione di più cantieri contemporaneamente si fa notare, al di là di quale sia il singolo macro-progetto più impattante, che questo atteggiamento non permette di considerare il cumulo degli impatti dei 9 macro-progetti complessivamente considerati.

⁷⁹ Per la considerazione della componente in merito alle peculiarità protette dalle Direttive comunitarie, si vedano anche le OG/2011 delle Associazioni, nota 189.

⁸⁰ Non solo quello, in effetti, come si è visto nel precedente § 2.4.1.1.7.

⁸¹ Ci si permetta una nota di colore. Molte volte in queste Integrazioni Volontarie si è potuto notare come il Master Plan sia stato richiamato in discussione sostituendolo con la parola *“progetto”*, scritta in corsivo. Certo, il Proponente non perde occasione per rimarcare che secondo lui il Master Plan è un progetto e non è un piano



5 Paesaggio

Nelle Integrazioni Volontarie la componente paesaggistica è ritrovabile in ben 3 documenti differenti (sic!): la tematica è presente soprattutto nella Relazione Paesaggistica (d'ora in avanti RP), costituente l'Allegato 5, ma allo stesso modo anche nella RIn (§ 7.7 per le fasi di cantiere e § 6.7 e relativi sottocapitoli per la fase di esercizio) e AAm (§ 9 e relativi sottocapitoli, dove sono però presenti soprattutto informazioni in merito alla componente archeologica). La RP verrà considerata dalle Scriventi come il documento di principale riferimento in quanto, come le Associazioni avevano notato nel corso delle proprie OG/2011, § 3.6, lo SIA era manchevole di una Relazione Paesaggistica vera e propria, normativamente richiesta.

Ciò detto non si può attestare che la situazione sia cambiata rispetto a quanto già visto durante la verifica dello SIA: la RP non presenta nuovi elementi di valutazione.

Il Proponente si è forse preso il piacere di rimescolare un po' le carte ma i contenuti della RP sono esattamente identici a quelli che erano ritrovabili nello SIA: ciò significa che, con alcuni (neppure molti, in verità) adattamenti redazionali e con molti spostamenti di posizione, il § 4.9, "Paesaggio" e relativi sottocapitoli (parte di analisi dello "stato attuale") e il § 5.8, "Paesaggio" e relativi sottocapitoli (parte di "stima e valutazione degli impatti") dello SIA, nei fatti, costituiscono i contenuti della RP.

Vista la predisposizione di un nuovo documento, necessario, che era mancante, le Associazioni hanno effettuato un confronto accurato tra i contenuti della RP e i contenuti dello SIA e ne è emerso l'ampio lavoro di ricopiatura dal secondo alla prima, attraverso l'utilizzo completo dei capitoli specifici ritrovabili nel Quadro di Riferimento Ambientale e, per quanto riguarda l'inquadramento degli strumenti urbanistici sovraordinati, la ricopiatura delle parti idonee (cioè Piano di Territoriale Paesistico Regionale della Regione Lombardia e Piano Paesaggistico della Regione Piemonte) dal Quadro di Riferimento Programmatico dello SIA.

Per il paesaggio è stata quindi effettuata un'operazione di unificazione delle informazioni già fornite, che all'atto pratico ha l'unico effetto di *maquillage* della tematica, in quanto nulla varia da parte del Proponente né nell'analisi, né nella fornitura di materiale mancante (p.e. i 2 fotoinserti e i 3 rendering disponibili nella RIn, pagg. 121÷123 non possono essere considerati sufficienti) né, tanto meno, nella definizione del grado di impatto paesaggistico.

Questa analisi fa supporre che la parte relativa al paesaggio, così come predisposta nello SIA, sia da considerarsi superata nell'attuale stesura rielaborata con la RP: non così però per quanto riguarda le considerazioni delle scriventi Associazioni che, a questo punto, per maggiore chiarezza e per evitare continue riprese di confronto con i testi presenti nello SIA, vengono riproposte dalle OG/2011, § 3.6 e relativi sottocapitoli, qui con gli aggiornamenti e i rinforzi opportuni, nell'intento di ribadire tutte le preoccupazioni per quanto riguarda la componente paesaggio che il Proponente tratta con un percepibile indirizzo verso la "compatibilizzazione" dell'intervento sul territorio, attraverso compensazioni che di fatto non vengono indicate né come tempistiche né come effettiva praticabilità.

5.1 Inadeguatezza dell'area di studio considerata nell'analisi della componente paesaggistica

Come già osservato nelle OG/2011, § 3.5.1 e nelle presenti osservazioni (si veda precedente § 4.1.1), la documentazione progettuale ha presentato più di un problema di coerenza nella considerazione delle ampiezze delle aree di studio e lo stesso si ripresenta ora con il paesaggio.

Riprendendo contenuti precedenti ci si ricollega alla terminologia degli AAm, che come ben specificato nella loro pag. 3, si occupavano di "Area Vasta" sostituendo con questa espressione la "Area di Studio" che era presente nello SIA: coerentemente per l'insieme di queste Integrazioni Volontarie la stessa procedura viene seguita anche nella RP (pag. 4).



Peccato tuttavia che nel corso della RP l'espressione *Area Vasta* non è mai presente mentre è sempre presente *Area di Studio* e ciò è dovuto, si suppone, ad una poco accurata operazione di 'copia-incolla' - come accennato più sopra - dei testi, dallo SIA alla RP.

Così inquadrata l'area di riferimento, la RP passa ad effettuare l' "analisi dello stato attuale del paesaggio" in un "ambito di studio esteso in questa fase ad un intorno di circa 5 km attorno all'aeroporto di Malpensa" (pag. 22) riducendo però il buffer nella "metodologia di analisi dell'intervisibilità", considerando "come area di studio un buffer di 3 km a partire dal sedime aeroportuale" in quanto "tale distanza (...) comprende le aree in cui le nuove opere aeroportuali potranno essere percepite sia in primo piano che visioni di sfondo in grado di esercitare un ruolo predominante dal punto di vista paesaggistico" (pag. 31).

Questo inquadramento del problema tiene in considerazione unicamente la visione e la percezione diretta dei nuovi manufatti ma non considera gli effetti indiretti degli stessi e del Master Plan più in generale, come l'inquinamento luminoso e rumoroso (anch'esso rientra nei disturbi sulla percezione dello spazio, nel paesaggio), presenti a distanze ben maggiori e ugualmente l'andirivieni dei velivoli in atterraggio e decollo che è indubabilmente un elemento avulso nello skyline naturale⁸².

Ancora sulla stessa linea di ragionamento si nota mancanza di approfondimento allorché il Proponente afferma: "Nonostante la posizione sopra elevata, da questi centri [Tornavento e Vizzola Ticino, ndr] la struttura aeroportuale non è visibile, in quanto mascherata dalla fitta vegetazione; sono percepiti esclusivamente gli elementi dinamici rappresentati dai sorvoli aerei" (RP, pag. 24)⁸³.

Appunto, per esempio, i sorvoli aerei non sono certo un elemento trascurabile della trasformazione dello skyline e/o della percezione dello spazio e del paesaggio. Inoltre, se "la struttura aeroportuale non è visibile, in quanto mascherata dalla fitta vegetazione", che validità può avere questa affermazione in autunno ed inverno?

5.2 Il concetto di paesaggio viene "esteso" secondo necessità

A parere di chi scrive è completamente mancante una disamina culturale su come debba essere inteso il paesaggio nell'area di intervento in quanto il Proponente, riprendendo inizialmente alcuni contenuti dalla Convenzione Europea del Paesaggio, ne riconosce prima la componente essenziale per la vita delle popolazioni per poi non mancare di accennare sul concetto di "cambiamento", in quanto "il territorio per sua natura vive e si trasforma, ha, in sostanza, una sua capacità dinamica interna, da cui qualsiasi tipologia di analisi non può prescindere" (pag. 1).

Si comprenderà facilmente che questa espressione è una definizione di gran comodo: non esiste alcuna legge automatica naturale - se non per qualche verso quelle delle ere geologiche e sulla deriva dei

⁸² Questa considerazione dovrà servire anche per comprendere perché le Associazioni ambientaliste, per quanto riguarda gli effetti dell'attività aeroportuale nell'Ovest Ticino, reputino inadeguate le strategie stabilite dal Piano Paesaggistico della Regione Piemonte tra le quali, per gli ambiti territoriali denominati "Lago Maggiore Fascia Costiera Sud" e "Alta Valle del Ticino", il Proponente evidenzia:

- difesa e promozione della qualità del paesaggio;
- valorizzazione del patrimonio culturale e culturale;
- tutela e valorizzazione delle risorse e dei processi naturali;
- gestione integrata delle fasce fluviali e lacuali;
- recupero e risanamento delle aree degradate e dismesse;
- riqualificazione del paesaggio urbano e perturbano" (RP, pag. 12).

Queste indicazioni fanno concludere al Proponente che "Pertanto non si riscontrano particolari limitazioni e prescrizioni riferite al progetto in esame" (RP, pag. 12) ma, come visto, quanto letto è manchevole di una visione più accurata delle pressioni dirette ed indirette dell'attività aeroportuale, i cui effetti si presentano a molti chilometri di distanza dal sedime dello scalo di Malpensa.

⁸³ Una citazione simile è riportata alla successiva nota 93.



continenti - che imprima al territorio una trasformazione così radicale e repentina come quella che abbiamo osservato e continuiamo purtroppo ad osservare in Pianura Padana, dal dopoguerra ad oggi.

Si ritiene giovi ricordare quanto espresso in apertura del § Introduzione delle OG/2011:

"Humans are the major force of change around the globe, transforming land to provide food, shelter, and products for use. Land transformation affects many of the planet's physical, chemical, and biological systems and directly impacts the ability of the Earth to continue providing the goods and services upon which humans depend.

Unfortunately, potential ecological consequences are not always considered in making decisions regarding land use"^[84].

Gli esseri umani sono la principale forza di trasformazione^[85] del Pianeta, convertendo i terreni per produrre cibo, beni, costruire ricoveri per se stessi. La trasformazione colpisce molti sistemi terrestri, fisici, chimici e biologici e incide direttamente sulle capacità del Pianeta di continuare a fornire beni e servizi da cui gli esseri umani dipendono.

Purtroppo, quando si prendono decisioni sull'uso del suolo, non vengono sempre considerate le potenziali conseguenze ecologiche^[86].

E' ovvio - perché è sotto gli occhi di tutti - come l'azione dell'uomo vada urgentemente governata e migliorata, considerando soprattutto che, unitamente alla diffusione della cultura e della conoscenza, la sua limitazione è oggi il primo fattore di automatico *miglioramento* rispetto allo stato di fatto.

Per l'analisi dell'area di intervento il Proponente ha descritto delle unità di paesaggio su area vasta e ha tuttavia ommesso di affrontare con precisione, paesaggisticamente parlando, proprio l'area di studio, ovvero di relazionare circa i 360 ettari di boschi, brughiere^[87] e prati secchi che verrebbero completamente distrutti per far posto alla costruzione di edifici e alla realizzazione della terza pista dell'aeroporto.

Nel "*Quadro di Riferimento Programmatico*" dello SIA (pagg. 2-33 e 2-34) il Proponente riporta che "*L'aeroporto di Malpensa è classificato, dal PTPR, nell'Unità di Paesaggio 'Ripiani Diluviali e dell'Alta Pianura Asciutta'. Per tali territori gli indirizzi di tutela prevedono la salvaguardia delle residue aree a maggior naturalità, nonché la continuità degli spazi aperti. In particolare: (...) tra la vegetazione, la brughiera rappresenta l'elemento fortemente caratterizzante il paesaggio dell'alta pianura e ne costituisce l'aspetto originario legato alla conformazione del terreno, inadatto, per la sua permeabilità, ad un'attività agricola intensiva. Gli indirizzi di tutela per tale ambito prevedono la salvaguardia della loro integrità.*

⁸⁴ ESA - Ecological Society of America, April 2000. *Ecological Principles for Managing Land Use*.

⁸⁵ Si veda in letteratura anche "*antropocene*". *Antropocene* è un termine coniato nel 2000 dallo scienziato Premio Nobel Paul Crutzen per definire l'era geologica attuale, in cui l'uomo e le sue attività sono le principali fautori delle modifiche climatiche e territoriali mondiali.

⁸⁶ Traduzione a cura di A. Pollutri, WWF Italia.

⁸⁷ Lo stesso Proponente afferma: "*La brughiera non assume soltanto un'importanza puramente naturalistica, ma è altrettanto apprezzabile anche dal punto di vista paesaggistico, agro-forestale, storico e culturale*" (SIA, pag. 4-145).

E ancora si rimarca nelle conclusioni vegetazionali dello SIA:

"L'importanza di questa brughiera è da considerarsi sotto diversi aspetti:

- fitogeografico: *si trova al limite meridionale della distribuzione delle brughiere in Europa;*
- ecologico: *le dinamiche vegetazionali in atto portano dapprima ad un lento impoverimento floristico e in seguito ad una evoluzione accelerata verso il bosco a dominanza di robinia e/o ciliegio tardivo;*
- paesaggistico: *la "brughiera" del Gallaratese era un elemento tipico della natura nell'Alta Pianura lombarda;*
- storico: *è stata sede di avvenimenti legati alla Seconda Guerra Mondiale e di importanti fasi nella storia dell'aviazione italiana;*
- agronomico: *la redenzione della brughiera lombarda ha rappresentato per oltre un secolo uno dei principali oggetti di dibattito in questo particolare campo scientifico;*
- culturale: *la brughiera è comunque il risultato della gestione secolare operata dalle genti locali"* (SIA, pagg. 4-168 e 4-169).

Si veda anche specifico box di approfondimento su "Via Gaggio", al successivo § 5.3.1.1.



impedendo l'aggressione e l'erosione dei margini, favorendo ad esempio la loro riforestazione e comunque difendendoli da interventi di trasformazione o di urbanizzazione che possano comprometterne l'estensione e l'equilibrio"^[88].

Il Proponente non risolve questa prescrizione all'interno del sua analisi paesaggistica.

L'importanza e la bellezza dell'area non sono perciò in discussione, l'armonia del Parco del Ticino è riconosciuta e tuttavia non sono state fornite fotografie - per le quattro stagioni - sull'intorno, con visuali prospettiche anche dalle rialzate fasce moreniche dalle quali Malpensa è ampiamente visibile, o è riconoscibile la sua collocazione, né delle aree boscate e prati che verrebbero distrutti.

5.3 Analisi specifica dei contenuti della Relazione Paesaggistica

Come visto nel precedente § 5, i contenuti della RP sono in toto ritrovabili negli specifici capitoli dello SIA per i quali si può grosso modo riassumere che la parte di analisi dello "stato attuale" (SIA, § 4.9 e relativi sottocapitoli) sia andata a formare la nuova parte nella RP titolata "Analisi del contesto paesaggistico" (RP, § 2 e relativi sottocapitoli) mentre la parte di analisi con la "stima e valutazione degli impatti" (SIA, § 5.8 e relativi sottocapitoli) sia andata a formare la nuova parte nella RP titolata "Valutazione dell'incidenza paesaggistica" (RP, § 3 e relativi sottocapitoli).

5.3.1 Analisi della "sensibilità paesaggistica" secondo la RP

Gli elementi di interesse valutativo presenti nell'inquadramento dello stato attuale del paesaggio sono indubbiamente rappresentati dalle considerazioni espresse dal Proponente in merito alla "sensibilità paesaggistica", così come ritrovabile al § 2.3.4.1 e al § 2.3.4.2 della RP.

Detta sensibilità paesaggistica rispetto alle prospettive di piano/progetto, non può essere classificata come "media" per la PARTE MORFOLOGICA^[89] in quanto questa classificazione non è coerente con l'importanza ambientale e naturalistica del sito^[90], - ugualmente non in discussione - in cui nell'espressione "ambiente" occorre arrendersi a ciò che c'è e occorre saper risvegliare la bellezza presente, per esempio, in una distesa di brugo o di cespuglieti, appunto, tremendamente importanti per tante varietà animali che poi vanno a popolare il vicino Parco del Ticino, riserva MAB dell'Unesco, della quale l'opinione pubblica è giustamente orgogliosa.

Il Proponente non tiene altresì in conto il gran complesso di opere direttamente funzionali (impatti diretti e indiretti collegati alla struttura aeroportuale in ampliamento e potenziamento) a Malpensa che altrimenti non verrebbero realizzate (collegamenti ferroviari e stradali), che graveranno su un'area ben più vasta di quella da lui considerata^[91].

⁸⁸ Il medesimo passaggio è riproposto nella RP, pag. 11.

⁸⁹ Nella componente "morfologico-strutturale" il Proponente inserisce ben cinque "aspetti paesaggistici" (ovvero "Morfologia", "Uso del suolo", "Naturalità", "Tutela", "Valore Storico" e "Testimoniale"), con relative "chiavi di lettura" (RP, pag. 19) che concorrono poi alla definizione del grado di "sensibilità paesaggistica".

⁹⁰ Certo, nella baraggia di Malpensa non ci sono le sequoie cresciute nel Parco di Yellowstone, né il Salto Angel venezuelano: la finezza percettiva andrà perciò calibrata rispetto alla peculiarità territoriale in quanto paragoni con altre realtà - qui non espressi ma sottesi, visto il valore "medio" apposto dal Proponente - sarebbero indice di giudizio personale, definito dalla personale esperienza, e non oggettivo sul valore in sé che il luogo porta e rappresenta.

⁹¹ Queste opere di collegamento sono oltremodo definite un aggravio per il territorio all'interno del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) in quanto "il documento 'Principali fenomeni di degrado e compromissione del paesaggio e situazioni a rischio di degrado', allegato al PTPR, considera come ambito a rischio di degrado paesistico, provocato da fenomeni di urbanizzazione, gli ambiti contigui ai nuovi tracciati di potenziamento dei collegamenti con l'Aeroporto di Malpensa" (RP, pag. 11).



Come impatti indiretti, ancora, il Proponente non tiene in conto i **tempi di ritorno** delle opere, ossia di tutte le trasformazioni territoriali che il potenziamento aeroportuale cagionerà (aumento della richiesta di servizi, aumento della trasformazione dell'uso del suolo e dell'ambiente, aumento del consumo delle risorse) che, seppur demandati alla lungimirante capacità gestionale di altri strumenti urbanistici, soprattutto comunali (che sono però sottoposti di livello rispetto al Piano Regolatore di Malpensa!), saranno profondamente ed indissolubilmente intrecciati con la straordinaria attrattiva economica generata da Malpensa sulla quale lo stesso Proponente - e molto del mondo politico attuale - sta investendo le sue migliori energie perché possa realizzarsi.

Nessuna analisi paesaggistica, locale e di area vasta, è stata perciò affrontata, o anche solo proposta - come d'altra parte per qualsiasi altro comparto di studio all'interno dello SIA e/o delle Integrazioni Volontarie - con **tempi di ritorno almeno ventennali**, a coprire il periodo dei lavori realizzativi previsti nel Master Plan (2014-2026) e per arrivare al 2030, anno in cui si prevede il pieno regime della nuova struttura.

Così la **PARTE VEDUTISTICA**, la cui analisi poggia su considerazioni spaziali di area vasta visto che il principale aspetto paesaggistico considerato è la "*Panoramicità*" (RP, pag. 19), è depressa dal giudizio di valore "*medio basso*" in quanto l'intervento di ampliamento aeroportuale sarebbe comunque "*mascherato dalla fitta vegetazione*"⁹² per cui sarebbero "*visibili esclusivamente gli elementi dinamici rappresentati dai sorvoli aerei*" (RP, pag. 27)⁹³.

Il discorso non è coerente in quanto su una visione in campo largo il Proponente è come se pretendesse di mettere in evidenza elementi aggressivi, come se si fosse in primo piano. Fotograficamente parlando è come se su una panoramica in cui è a fuoco l'orizzonte, si pretendesse di avere un elemento ravvicinato al punto di scatto, in primo piano e ugualmente a fuoco, a coprire un'ampia percentuale dell'immagine lasciando inalterata la percezione della completezza della panoramica stessa.

Sull'orizzonte l'occhio umano perde certamente i particolari lontani ma essi si evidenziano per esempio già con l'uso di un binocolo.

Sull'orizzonte gli elementi di disturbo saranno perciò di piccola entità o dimensione e, quindi, la continuità di sorvoli e di operazioni di atterraggio e di decollo (elemento solo accennato prima dal Proponente ma non indagato, come se non fosse un disturbo) pur nella sua dinamicità, fuor di qualsiasi dubbio tratterà una consolidata trama di continuità, visto l'incalzare di più velivoli al minuto che, per quanto è dato sapere dal materiale documentale analizzato, potranno essere presenti anche di notte, con tutto ciò che ne consegue.

⁹² Affermazione valida solo da aprile/maggio ad ottobre, perché non tiene conto della caduta delle foglie in autunno ed inverno, allorquando si creano senza dubbio delle visuali prospettiche, ravvicinate ed in lontananza, completamente differenti.

⁹³ Una citazione simile è riportata alla precedente **nota 83**.



Proprio a proposito della notte e della parte vedutistica, il Proponente non fa neppure un accenno sulla determinazione dell'attuale valore o del peso del disturbo provocato dall'inquinamento luminoso che già oggi è largamente riscontrabile a chilometri e chilometri di distanza in linea d'aria: il riverbero dell'illuminazione aeroportuale è chiaramente visibile nell'Ovest Ticino, da Oleggio da Pombia e anche più a Ovest⁹⁴.

Nella componente paesaggio, su area vasta, il Proponente non è in grado di risvegliarsi a comprendere di dover valutare, oltre agli effetti derivanti dal senso visivo, anche quello uditivo.

I sorvoli provocati dagli aeromobili sono udibili anche a venti o trenta chilometri di distanza dall'aeroporto, dipendentemente dalle rotte, dalle altezze dei velivoli, dalla componente atmosferica e dai venti presenti.

Il "paesaggio" è perciò un concetto veramente complesso; nuovamente, sull'area vasta e sull'orizzonte non è coerente applicare le norme sull'inquinamento acustico perché non è questo il campo per preservare da un danno (superamento delle soglie di legge), bensì per lavorare sui disturbi, che agiscono per tracce più sfumate.

Questo ultimo passaggio su cosa rappresenti la preservazione di un orizzonte e di un'area vasta da elementi o tracce di disturbo, nelle loro varie manifestazioni (elementi strutturali emergenti, inquinamento luminoso, inquinamento rumoroso, alterazioni della generica copertura a verde, alterazioni dello skyline, ecc.), apre la riflessione sull'ultima componente, ossia sulla **SIMBOLOGIA DELL'AREA**.

A tal proposito si ritiene che il Proponente non abbia minimamente compreso cosa significhi questa espressione, in quanto rispetto alla simbologia così relaziona:

"Il territorio si presenta contraddistinto da segni frammentati tipici delle conurbazioni; se da un lato le caratteristiche strutturali della morfologia non rendono visibile il tessuto antropizzato dalle aree sottoposte a tutela dove gli aspetti simbolici sono riconducibili all'evoluzione storica del corso d'acqua, dall'alto le forti radici storiche del policentrismo insediativo e della diffusione della struttura economica dell'area metropolitana hanno avuto un'indiscutibile rilevanza nel processo di connotazione culturale e dei segni territoriali" (RP, pag. 27).

La simbologia studia i simboli che, così come dice il Devoli-Oli, "sono segni corrispondenti a contenuti o valori particolari o universali". L'ermetico passaggio appena riportato non centra nulla con l'analisi dei contenuti simbolici che, lavorando in campo archetipico, si riverberano nell'inconscio delle persone.

⁹⁴ Le considerazioni di nuova redazione rispetto ai contenuti dello SIA, che sono ritrovabili per questo problema negli AAm, § 9.3.2, attestano di numerosissimi nuovi impianti previsti: 106 torri faro per l'illuminazione del "Nuovo 'midfield satellite' e relativi piazzali di sosta aeromobili", dei "Nuovi piazzali sosta aeromobili e hangar manutenzione" e del "Nuovo Parco logistico" oltre ai "nuovi impianti di illuminazione (...) degli assi stradali e delle aree di sosta dei veicoli su una superficie di nuove aree pavimentate di quasi 300.000 m²" (pag. 117).

Questi nuovi impianti secondo il Proponente "in particolare le torri faro, potrebbero pertanto comportare un impatto di significativa entità, in termini di incremento della luminosità presente nell'area" (pag. 117).

Il condizionale che è stato usato nella citazione sarebbe motivato dal fatto che "L'inquinamento luminoso prodotto da tutti i nuovi apparati risulterà comunque quanto più possibile limitato poiché si applicheranno puntualmente le prescrizioni espresse dalla Legge Regione Lombardia 27/03/2000 n. 17 (così come modificata dalle LL.RR. 05/05/2004 n. 12, 21/12/2004 n. 38, 20/12/2005 n. 19 e 27/02/2007 n. 5) riguardante: "Misure urgenti in tema di risparmio energetico ad uso di illuminazione esterna e di lotta all'inquinamento luminoso" (pag. 118).

Come si diceva il riverbero dell'illuminazione aeroportuale, nelle sue tante forme, è oggi ampiamente distinguibile a chilometri e chilometri di distanza e non si vede come questo considerevole previsto aumento di inquinamento luminoso, unitamente al tasso di inquinamento luminoso già oggi presente e provocato dalla diffusa presenza antropica nell'area del fiume Ticino, possa essere attenuato ad una soglia di sopportabilità, per l'uomo e per l'ecosistema.



L'analisi simbolica del luogo, a parte ciò che ha rappresentato nell'evoluzione storica, occorre che sia calata sul presente e deve rispondere alla domanda: "cosa significa simbolicamente quell'area, localmente e su area vasta, per le persone che ci abitano e per tutti noi"?

La risposta che viene immediata è quella di soffermarsi sullo stravolgimento - ovvero, al contrario, sulla necessaria preservazione - dei caratteri identitari dei luoghi e di cosa possa significare andare aggressivamente a mutarli in maniera radicale, in progressione, per la realizzazione delle previsioni del Master Plan e per tutto quello che già vi ruota attorno, per i tanti effetti diretti dell'attività aeroportuale e per gli ancora più numerosi effetti indiretti che la stessa provoca: la componente paesaggio è un valore capitale per la bellezza e per la qualità della vita⁹⁵.

Assegnare alla componente simbolica un valore "medio basso" è un'operazione completamente gratuita e slegata da una qualsiasi precedente coerente analisi.

Il valore della componente simbolica non può essere tracciato a tavolino, né da SEA, né dall'Autorità competente, né dalle Scriventi: può essere avvicinato nella sua completezza e complessità solo interrogando le Comunità Locali e i portatori di interessi^{96 - 97}.

La "Singolarità paesaggistica" (RP, pag. 19) che secondo il Proponente caratterizza l'aspetto paesaggistico della componente simbolica va certamente considerata secondo elementi condivisi di riconoscibilità territoriale ma questi elementi non possono e non debbono assolutamente essere coniugati unicamente con la "rarietà" (per esteso: "rarietà degli elementi paesaggistici", RP, pag. 19) perché ciò che è raro per una comunità può non essere così percepito da chi redige uno studio a tavolino seguendo esclusivamente le indicazioni storico-architettoniche e monumentali di elenchi di normative e delle relative proiezioni cartografiche: senza interrogare direttamente le Comunità Locali questa analisi si perde.

⁹⁵ Per citare un caso emblematico e particolarmente felice di dimostrazione dell'importanza del mantenimento delle caratteristiche territoriali, si veda il recente (2010) romanzo verista "Fuoco su Napoli", di Ruggero Cappuccio, che affronta molto bene la trasformazione territoriale della città nel / dal periodo post bellico.

La progressiva perdita identitaria del territorio porta a non riconoscerne più le caratteristiche di riferimento, a volte persino materne (questo soprattutto per un tessuto così particolare e mediterraneo come Napoli). Questo ha provocato un vero e proprio cannibalismo verso la città, fino all'abbruttimento che tutti conosciamo e che le cronache spesso ci riportano. Naturalmente una siffatta visione è possibile solo a posteriori, con il passaggio di alcune generazioni o decenni.

In questo senso va anche compreso come nodo cruciale lo studio dei tempi di ritorno di cui si accennava prima, in quanto il movimento sottile è identico anche per le campagne, l'entroterra, i fiumi e torrenti, le lande più secche, le montagne. La trasformazione lenta e progressiva (inarrestabile?) del territorio non lo rende più riconoscibile per quello che è il suo fondamentale carattere archetipico, trasformandolo spesso nel suo esatto contrario ossia da elemento protettivo in elemento avverso, per il quale non serve più l'utilizzo di attenzioni, civiche o ambientali.

Gli impianti oggi esistenti unitamente alle prospettate implementazioni rappresenteranno un fortissimo fattore di penetrazione e ulteriore disgregazione ambientale.

E' ovvio, per esempio, che in termini assoluti naturalità e turismo stanno agli antipodi; occorre perciò scegliere una via mediana che WWF, FAI, LIPU e Italia Nostra indicano oggi dover essere fortemente condizionata dalla salvaguardia delle caratteristiche territoriali e della biodiversità, visto per quest'ultima il declino a picco che stiamo da trent'anni osservando, a livello di area vasta e globale.

⁹⁶ Non si ritiene perciò sufficienti le definizioni ritrovabili nella RP, pagg. 35 e 36:

"Il territorio dell'unità paesaggistica [U.P. Pianura Agricoltura/Urbanizzata, ndr], escludendo la Chiesa di Santa Maria Assunta localizzata alla periferia di Ferno, non presenta testimonianze storico culturali in grado di attribuire particolare valore simbolico all'Unità.

In ragione di ciò la realizzazione dell'area cargo e delle logistiche annesse non andranno ad alterare in modo significativo la percezione simbolica della popolazione sull'area.

Tuttavia i nuovi interventi andranno ad interferire con un'area dove la percezione di naturalità, per quanto alterata, è ancora presente. In considerazione di ciò si ritiene che l'incidenza simbolica sia da stimarsi Media".

⁹⁷ La richiesta avanzata al Ministero dell'Ambiente, di convocazione di una commissione di inchiesta pubblica (si veda precedente § 2.4.1.1, nota 26), andava proprio in questa direzione.



Se poi questa “*Singolarità paesaggistica*” viene legata poco avvedutamente ad una chiave di lettura che recita “*Appartenenza ad ambiti oggetto di celebrazioni letterarie, e artistiche o storiche, di elevata notorietà e richiamo turistico*” (RP, pag. 19), è chiaro che la simbologia viene svuotata di ogni suo effettivo significato diretto a favore di elementi secondari che diventano qui preminenti, da ricercarsi nell’ambito storico, artistico, religioso eccetera, escludendo di fatto tutto ciò che sul territorio esiste se a questi ambiti non sarà chiaramente riconducibile, anche e soprattutto attraverso normative e tutele esplicite apposte dal legislatore.

Sull’importanza dei caratteri identitari dell’area oggetto di espansione, sul suo valore simbolico e su come la popolazione percepisce il territorio, è interessante il breve approfondimento su “Via Gaggio”, al sottostante box § 5.3.1.1.

5.3.1.1 Via Gaggio: una testimonianza paesaggistica che verrà cancellata dall’ampliamento aeroportuale

La Via Gaggio attraversa un tratto del Parco del Ticino particolarmente importante per la presenza di habitat di pregio, tra cui la brughiera boscata e la brughiera aperta.

Oltre all’evidente rilievo naturalistico, legato alla presenza di esemplari floro-faunistici caratteristici la strada in questione, che collega Lonate Pozzolo alla ex dogana austroungarica - oggi sede del Parco - possiede un importante valore identitario per la comunità locale.

La storia della Via Gaggio - la cui esistenza era nota già nel Medioevo - è infatti profondamente legata alle vicende del territorio, consentendo nell’Ottocento agli abitanti di Lonate Pozzolo di raggiungere il porto sul fiume, il mulino di Gaggio, i prati irrigati dalla Roggia Molinara, la Ricevitoria per il pagamento dei dazi, gli stabilimenti industriali vicino a Tornavento.

Nei primi decenni del Novecento la brughiera veniva destinata alle esercitazioni militari e nel 1956 diveniva ufficialmente servitù militare. L’inaccessibilità di questo tratto di brughiera ai civili ha consentito all’area di conservare integra la sua immensa ricchezza naturalistica e storica.

Negli anni Novanta, la cittadinanza riscopriva l’antico tracciato e si rendeva disponibile volontariamente e gratuitamente al suo recupero. Il Comune di Lonate Pozzolo destinava quindi la strada a percorso ciclo-pedonale, riscoprendo il valore storico ed ecologico del tracciato e assecondando il desiderio di fruizione della cittadinanza.

La strada è divenuta poi sede di un importante corridoio ecologico - realizzato dopo il prolungamento della SS 336 fino all’aeroporto - che consente l’attraversamento della brughiera di Lonate Pozzolo ed il collegamento con il resto del Parco.

La Via Gaggio è oggi conosciuta anche al di fuori dell’ambito locale e fruita da numerosissime persone, tra cui gli alunni delle scuole che vi allestiscono attività didattiche e ricreative, nonché attività analoghe per la diffusione e conoscenza dei suoi valori storico-culturali. Il forte significato identitario di questo luogo e il suo legame con il territorio sono testimoniati dalla costante attività che i Comitati locali svolgono per la sua valorizzazione e la sua cura.

Se il paesaggio “*designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni*”, come vuole la Convenzione Europea del Paesaggio, questa porzione di territorio interessata dall’espansione del sedime aeroportuale di Malpensa deve essere tutelata per il suo valore paesaggistico in quanto, sempre secondo la Convenzione, è *una componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità*”.

Bibliografia

- *Via Gaggio. Natura e storia nella brughiera tra il Ticino e Malpensa*. Franco Bertolli, Luciano Turrici, Luigi Zaro, ed. Areté Soc. Coop, Briosco (MI) 2007
- *Salviamo Via Gaggio!*, Daria Ballarin, BioEcoGeo, settembre 2010



5.3.2 Analisi della valutazione dell'incidenza paesaggistica

Quanto relazionato precedentemente secondo chi scrive va ad inficiare strutturalmente la qualità delle considerazioni espresse dal Proponente nella definizione del grado di impatto paesaggistico, che viene composto confrontando "sensibilità paesaggistica" e "incidenza paesaggistica", materia specifica del § 3 della RP (pagg. 29÷43).

In aggiunta di ciò e in ripresa di quanto espresso all'inizio della presente trattazione sul paesaggio, qui risalta il nascosto ma efficace lavoro di "compatibilizzazione territoriale" svolto dal Proponente: nelle unità paesaggistiche identificate ("Colline moreniche", "Fiume Ticino" e "Pianura agricola/urbanizzata") l'area di intervento di fatto non è presente in sé; l'area di intervento è privata di dignità propria in quanto il suo significato complesso (storico, culturale, archeologico, paesaggistico, ambientale) è spalmato e occultato dalle stesse unità paesaggistiche, che racchiudono un significato intrinsecamente più ampio perché più ampia è la loro competenza spaziale.

Neanche che le unità paesaggistiche identificate non fossero in profonda comunione con i loro territori limitrofi: questa è la cultura che relega ad aree identificate alcune caratteristiche, lasciando che tutto il resto vada in malora o quasi, non accorgendosi della perdita sostanziale e permanente di caratterialità, così come già visto nel precedente § 5.3.1, vista l'interdipendenza dei luoghi.

Il risultato è che l'incidenza dell'intervento è definitiva "non significativa" (RP, pag. 43): secondo la metodologia adottata, dato 100 alla somma dei vari livelli impiegati (componenti "Morfologica e Tipologica", "Visiva" e "Simbolica") l'incidenza paesaggistica dell'opera secondo il Proponente si attesterebbe a neanche il 12%^[98]: sembra che tutto ciò sia per lo meno stridente con la realtà del luogo, inserito nel Parco del Ticino, in area MAB^[99], limitrofo a SIC e ZPS^[100] e con importantissimi rilievi archeologici locali^[101] in considerazione della trasformazione permanente e irreversibile di 360 ettari di territorio di pianura, e così via discorrendo.

In effetti nell'unità paesaggistica della "Pianura agricola/urbanizzata" è ritrovabile una focalizzazione maggiore sull'area di intervento (RP, pagg. 35 e 36), con valori di impatto più alti^[102], ma questi perdono di efficacia in quanto vengono ricompresi e abbassati nella media generale, accorpati ai minori valori assegnati agli impatti presso le altre due unità paesaggistiche considerate, "Colline moreniche" e "Fiume Ticino".

Se dunque fosse vero che il nuovo Master Plan di Malpensa sia da considerarsi non significativo per quanto riguarda l'incidenza paesaggistica, allora si potrebbe tranquillamente affermare che nessun altro progetto nell'area potrà mai essere - paesaggisticamente - significativamente incidente perché nessun altro progetto potrà mai avere le caratteristiche di ampiezza e di alterazione definitiva del territorio come lo stesso Master Plan: post Master Plan di Malpensa le analisi paesaggistiche potranno essere evitate in quanto inutili!

⁹⁸ Elaborazione non presente nel SIA, condotta dalle Scriventi.

⁹⁹ Si vedano anche le OG/2011 delle Associazioni, § 3.10.

¹⁰⁰ Ancora si ricorda il processo in corso di identificazione dell'area oggetto di ampliamento del Master Plan in SIC, come si è dato conto nel precedente § 2.4.1.1.17.

¹⁰¹ Si vedano anche le OG/2011 delle Associazioni, § 3.7.

¹⁰² Secondo il calcolo delle Scriventi, come alla precedente nota 98, anche ammettendo - ma non accettando - come adeguate tutte le definizioni del Proponente, su questa singola unità paesaggistica il Master Plan di Malpensa produrrebbe un impatto superiore al 33% del valore dell'unità stessa.



Il lavoro del Proponente non può essere accettato come congruo sotto l'aspetto paesaggistico in quanto, nella definizione del grado di impatto del Master Plan, in relazione alle unità paesaggistiche considerate (che come visto escludono l'area di ampliamento in sé), il progetto viene visto unicamente come impatti diretti, con la preparazione di una carta della intervisibilità^[103] che non tiene conto degli impatti indiretti (principalmente sorvoli continui, osservazione da posizione elevata dall'area vasta, inquinamento rumoroso, inquinamento luminoso, inquinamento atmosferico con deperienza delle componenti forestali che significa automaticamente diminuzione dell'attrattiva scenica e paesaggistica).

Problemi di coerenza sono da rilevare ugualmente nella parte di analisi della Rete ecologica e, per il paesaggio, secondo il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Varese, che così relaziona: *"a sud del sedime aeroportuale (...) rileva la presenza di una 'core area principale' di notevole estensione, caratterizzata da elevati livelli di biodiversità, per la quale il Piano prevede il mantenimento e la preservazione e promuove limiti all'edificazione al fine di ridurre la tendenza alla frammentazione"*^[104]. L'area in questione è ovviamente esattamente l'area oggetto di espansione del Master Plan^[105].

Non convince neppure l'approfondimento, all'interno dell'area considerata di 3 km intorno all'aeroporto, di quattro aree che potrebbero genericamente *"subire una riduzione della fruizione paesaggistica"* (RP, pag. 39): queste quattro aree sono le più sensibili rispetto all'intorno aeroportuale e tuttavia per ognuna di esse il grado di incidenza sulla visibilità è *bassa*. Nuovamente, il Proponente non tiene in considerazione gli effetti dell'attività aeroportuale.

In generale si ritiene che, come in qualsiasi altro ambito di indagine, la Relazione sul paesaggio e sui beni storici, culturali e architettonici dovrebbe contenere una matrice riepilogativa di punti di forza e punti di debolezza - classicamente una matrice di SWOT^[106]-, che aiuti a riassumere la tematica e che serva da traccia per la verifica della coerenza del procedimento, anche successivamente all'approvazione.

¹⁰³ La carta dell'intervisibilità è data alla *Figura 5.8.2.4a* dello SIA, che non è presente nella RP ma è da cercarsi su file separato nella documentazione 2011 dello SIA.

Tale carta non è consultabile dalla quasi totalità del pubblico e/o dei portatori di interesse in quanto prodotta unicamente su formato Autocad o comunque con l'ausilio di *shapefiles* che hanno bisogno di specifici *softwares* e professionalità per essere letti. Occorre quindi che queste carte, come si fa normalmente, vengano fornite nella documentazione progettuale in formato *<.pdf>*.

Per l'esame del dato il Proponente fornisce in RP la *Figura 3.2.4a* (pag. 38), che risulterebbe essere un estratto della figura citata precedentemente, su un *buffer* di 3 km.

Tra l'altro *"tale distanza è stata ritenuta significativa in quanto comprende le aree in cui le nuove opere aeroportuali potranno essere percepite sia in primo piano che visioni di sfondo in grado di esercitare un ruolo predominante dal punto di vista paesaggistico"* (RP, pag. 31).

Non si comprende sulla base di quale studio sia stata assunta questa determinazione e comunque l'area di 3 km è irregolare, in quanto contrasta con le decisioni prese addirittura in sede di *"Linee Guida dello Studio di Impatto Ambientale (novembre 2008)"*, ove si dichiarava: *"L'area di studio è stata definita individuando un'area ampia circa 6 km all'intorno della recinzione aeroportuale (...)"* (pag. 11) e anche incongruente con quanto assunto come parametro di analisi, come si legge nel fascicolo "Introduzione" dello SIA: *"Il presente Studio di Impatto Ambientale estende l'analisi dello stato attuale delle varie componenti ambientali a un'area vasta di circa 6 km intorno al sedime aeroportuale di progetto"* (pag. 1-6).

¹⁰⁴ SIA, *"Quadro di Riferimento Programmatico"*, pag. 2-77.

¹⁰⁵ Quanto meno curioso che a fronte dell'individuazione di questa *'core area principale'*, nella pagina seguente del *"Quadro di Riferimento Programmatico"* il Relatore affermi che secondo la VAS del PTCP la medesima area risulti solo *"ipotizzata"* (SIA, pag. 2-78)

¹⁰⁶ A tal proposito si vedano le *OG/2011* delle Associazioni, § 3.4.6.



Inoltre occorre ribadire che:

136. non esiste una sufficiente documentazione fotografica dell'area e dell'intorno (ciò non può essere rappresentato dalle 3 foto alle pagg. 40 e 41 della RP)^[107], nelle quattro stagioni, di giorno e di notte^[108];
137. non sono state prodotte fotosimulazioni, dal Piemonte^[109] e dalla Lombardia, di giorno e di notte;
138. non è stata fatta alcuna analisi sull'impatto paesaggistico, dell'area di intervento e per un adeguato intorno di area vasta, che tenga in conto appropriati tempi di ritorno, almeno al 2030, anno in cui si prevede Malpensa raggiungerà la sua piena funzionalità e così le tante opere accessorie che graveranno sul territorio dell'Est e dell'Ovest Ticino.

Né d'altro canto può passare sotto silenzio l'avviso dell'inconsistente approfondimento relativo alle misure di compensazione ambientale, *"al fine di ridurre l'incidenza diretta [non quella indiretta ...] dell'opera"* (SIA, pag. 5-139), che prevedono interventi su *"habitat non-forestali di interesse naturalistico-conservazionistico e di evidente connotazione paesaggistica e storico-culturale"* e, più in generale, *"opere a verde: riguardanti soprattutto le zone nei pressi delle opere di progetto e concernenti interventi di mitigazione, da applicarsi lungo le recinzioni, sulle scarpate e in genere nei pressi dei manufatti"* (SIA, pag. 5-141).

Nelle OG/2011 (§ 3.5.11) le Associazioni ambientaliste si sono già ben soffermate sulle errate considerazioni dei moltiplicatori percentuali per il territorio da riavviare secondo i vari habitat boscati, ex DGR 8/3022 del 27.07.2006^[110], ma qualsiasi compensazione ambientale, che sia pro-vegetazione, pro-fauna o pro-ecosistema e che possa conseguentemente avere una positiva ricaduta anche sugli aspetti paesaggistici e storico-culturali, di cui alla *Tabella 5.4.3.2.a* riepilogativa (SIA, pagg. 5-173 e 5-174), risulta essere nello SIA solo un elenco di intenzioni o indicazioni, senza alcuna direttiva cogente: non esiste un cronoprogramma, né indicazioni concrete e praticabili su dove queste compensazioni verranno attuate, con quali tempi, con quali modalità di verifica, con quali spese da sostenere, per mezzo di quali finanziamenti, a carico di quale soggetto né, infine, con la definizione di quali ruoli, assegnazioni di quali responsabilità e definizione di quale piano di manutenzione.

¹⁰⁷ Come si è già brevemente accennato nelle OG/2011, § 3.1.3.1, occorre considerare che la struttura aeroportuale, vista la sua estensione, costituisce di fatto paesaggio a se stante.

In posizione ravvicinata - come sostanzialmente mostrano le 3 foto alle pagg. 40 e 41 - l'occhio è ingannato sulla visuale disponibile in quanto spesso non può scorgere né l'inizio né la fine dell'aeroporto: l'aeroporto non si integra con il paesaggio, l'aeroporto è il paesaggio, è lo sfondo che sostiene e condiziona l'ambiente! Oltre a quanto detto più sopra, per questa ragione le tre foto poste così in relazione, solitarie, sono per lo meno banali.

¹⁰⁸ Come si è visto in precedenza la fruibilità e godibilità paesaggistica, le prospettive sceniche e il percepito dell'intorno, in posizione ravvicinata e su area vasta, possono essere radicalmente differenti (non migliori o peggiori, però differenti) a seconda della stagione, ovvero della copertura fogliare, e della visione diurna o notturna.

Dovrebbe perciò essere un obbligo a carico del Proponente la rappresentazione di tutte queste possibili differenziazioni.

¹⁰⁹ Una visione approfondita degli effetti dell'attività aeroportuale sul Piemonte non può essere evitata, giacché la *"Valle fluviale del Ticino [è] caratterizzata da elevatissima qualità ambientale e paesistica"* e la *"Piana irrigua dell'Ovest Ticino [è] caratterizzata da elevatissima qualità ambientale e paesistica"* (SIA, *"Quadro di Riferimento Programmatico"*, pagg. 2-65 e 2-66).

¹¹⁰ I rapporti di moltiplicazione di cui allo SIA, *Tabella 5.4.3.1e* di pag. 5-152, sono tutti diminuiti di uno. Ciò comporta una previsione di minore compensazione forestale per circa 250 ha.



La citata tabella rappresenta perciò un mero elenco dei desideri, sostenuto nel capitolo (SIA, § 5.4.3, “Mitigazioni e Compensazioni”), da verbi al condizionale, rimandando astutamente il tutto al futuro: “L’identificazione delle singole misure di mitigazione e compensazione dovrà necessariamente essere un processo da svolgersi di pari passo con la progettazione delle singole opere, con il coinvolgimento degli enti pubblici e, in particolare, delle Aree protette” (SIA, pag. 5-172)^[111].

Questa strategia va riconosciuta e va chiamata con il suo nome, ossia “compatibilizzazione”: prima si porta a casa l’OK dall’Autorità competente e poi, conseguentemente e semmai, si attuano delle misure specifiche in un modo che verrà definito a tempo debito.

Anche in ambito paesaggistico, come in quello ambientale e visti gli alti valori dell’area WWF, FAI, LIPU e Italia Nostra ritengono invece che le assicurazioni di buona analisi dello stato di fatto, corretta identificazione di tutti gli impatti e buona compensazione debbano essere presenti ora, in fase valutativa: altrimenti a che serve, appunto, la valutazione? Non si facesse così ci si troverebbe di fronte solo ad un contenitore procedurale di facciata, svuotato di significati effettivi.

Senza contare la “chicca” finale: “Il Parco lombardo della Valle del Ticino, area di importanza prioritaria per la conservazione della biodiversità nella Pianura Padana, ha visto negli ultimi decenni il proprio territorio sempre più sacrificato alle esigenze economiche. La realizzazione di nuove infrastrutture al suo interno dovrà necessariamente portare a delle scelte gestionali mirate alla conservazione su ampia scala, misure di gestione che prevedano azioni specifiche per la conservazione, anche a scapito di altri utilizzi del territorio (turistico-ricreativo, venatorio, agricolo)” (SIA, pag. 5-172).

La traduzione di questo passaggio potrebbe essere la seguente: “siamo consapevoli che Malpensa ha contribuito e contribuisce tuttora in larga misura al decremento della qualità della vita nell’ambito di ricaduta dell’attività aeroportuale e nel Parco del Ticino, pur tuttavia siamo esenti da colpe effettive perché portatori di progresso e di lavoro. E anche per quanto riguarda il Master Plan si tratterà di un complesso di opere alle quali non è possibile rinunciare e quindi che ci pensino gli altri settori a diminuire i propri obiettivi, il nostro non è trattabile”.

Questa è dissociazione dalla realtà!

¹¹¹ Uno specifico approfondimento su mitigazioni e compensazioni e sul documento prospettato adesso da SEA, attraverso queste Integrazioni Volontarie, ovvero sul “Documento Strategico di Integrazione Ambientale”, è disponibile al successivo § 7 e relativi sottocapitoli.



6 Studio di Incidenza

E' con molta sorpresa che, scorrendo la documentazione resa disponibile da SEA per le Integrazioni Volontarie, WWF, FAI, LIPU e Italia Nostra hanno dovuto prendere atto di come non sia stato effettuato alcun specifico lavoro sullo Studio di Incidenza che era stato presentato all'interno dello SIA.

Nelle proprie OG/2011, § 3.9 e relativo sottocapitolo le Associazioni, partendo dalle numerose manchevolezze dello SIA circa l'inquadramento ambientale e l'assenza di definizione della significatività degli impatti, avevano più che chiaramente definito numerosi ambiti di intervento che dovevano servire a rivedere e riscrivere integralmente lo Studio di Incidenza, in modo che lo stesso potesse risultare conforme alla disposizioni della normativa regionale, nazionale e comunitaria.

La scelta di considerare la documentazione iniziale sufficiente secondo le Scriventi è un fortissimo azzardo che, anche alla luce dei più che conclamati danni ambientali già in corso di cui si è dato subito conto nel § Introduzione e nelle note 1 e 2 e in caso di approvazione del Master Plan, esporrebbe lo Stato italiano ad un immediato procedimento di verifica da parte della competente Direzione Ambiente della Commissione Europea e, per quel che è l'esperienza delle Associazioni in materia, a una più che probabile procedura di infrazione per non osservanza del diritto comunitario secondo quanto stabilito dalle Direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE, già 79/409/CEE (ivi aggiungendoci, per quel che sono le convinzioni di WWF, FAI, LIPU e Italia Nostra, anche la Direttiva 2001/42/CEE sulla VAS).

6.1 La procedura di infrazione 2012/4096

Con l'aggiornamento di luglio 2012 la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per le Politiche Comunitarie, informa che attualmente a carico dello Stato italiano sono aperte 125 procedure di infrazione, delle quali 33 riguardano il settore ambiente: tra le 125 procedure 63 sono allo stadio di "Messa in mora - art. 258 TFUE (ex art. 226 TCE)".

In questa classificazione è presente anche la procedura di infrazione 2012/4096, che ha come oggetto "Direttiva Natura - Cascina 'Tre Pini'. Violazione della direttiva 92/43/CEE. Impatto ambientale dell'aeroporto di Malpensa" ed è gestita dalla Direzione Generale Ambiente (ENVI) della Commissione Europea: la procedura di infrazione è perciò lo sviluppo alla richiesta di chiarimenti che era stata avanzata nell'autunno 2011, di cui si era dato conto nel precedente punto 86.

Le scriventi Associazioni non hanno ancora a disposizione documentazione sufficiente per poter esprimere un parere nel merito, ma è palese che se la Commissione Europea ha aperto una procedura di infrazione ciò significhi che un danno ambientale è in corso, ovvero sia conclamato il "disastro ambientale" di cui si è relazionato nel precedente § 2.4.1.1.14 e nelle OG/2011, § 3.4.2, superando persino la posizione espressa nella Sentenza della Corte d'Appello di Milano che identificava il solo danno economico e approdando, appunto, al danno ambientale per non osservanza del diritto comunitario.

Con queste prerogative è palese l'altissimo rischio che lo Stato italiano corre oggi con la pratica approvativa del nuovo Master Plan ovvero come sia totalmente incoerente che lo Studio di Incidenza presentato nello SIA non venga strutturalmente ripreso e adeguatamente approfondito nelle Integrazioni Volontarie del Proponente e come sia ovvio che fino a quando la procedura di infrazione 2012/4096 non verrà chiarita e positivamente conclusa, per buon senso e in applicazione del principio di precauzione, nessuna decisione di positiva compatibilità e/o sostenibilità ambientale potrà certamente essere presa a riguardo del Master Plan stesso.



7 Mitigazioni e compensazioni

In uno Studio di Impatto Ambientale la parte di analisi relativa alle mitigazioni e compensazioni è di capitale importanza perché certamente si può intervenire sul territorio anche con azioni di una certa invasività (sempre che ve ne siano i presupposti normativi e la sostenibilità ecosistemica, ovviamente), ma questo deve essere reso possibile solo a fronte di un procedimento certo di mitigazione e compensazione che tracci un ragionamento lineare e motivato sulla bontà delle misure prescrittive di raggiungere il risultato per il quale vengono studiate.

Su questo argomento le Associazioni nelle proprie OG/2011, al § 3.5.11 avevano espresso un rifiuto di fondo nell'affrontare la questione, giustificato dal falsato inquadramento ambientale presente nello SIA e dalla conseguente incapacità del Proponente di determinare la significatività degli impatti per le componenti ecosistemiche da tutelare, ovvero di effettuare una definizione 'habitat-specifica' e 'specie-specifica' della stessa significatività degli impatti.

Precisi commenti negativi su numerosi passaggi relativi agli intendimenti del Proponente erano stati comunque forniti e allo stesso modo era stato compilato un box specifico (OG/2011, § 3.5.11.1) sulla brughiera ovvero sull'impossibilità, secondo il parere delle scriventi Associazioni, di ricreare l'habitat che si andrebbe a distruggere per evidenti mancanze di condizioni ambientali.

Rispetto a questo quadro di grave incertezza, con l'inequivocabile impostazione redazionale di SEA di voler rinviare le decisioni nel futuro, nelle Integrazioni Volontarie non si sono ritrovati elementi particolari che abbiano potuto mutare il giudizio di insufficienza e di conseguente non conformità normativa già espresso dalle Associazioni ambientaliste.

Le mitigazioni e le compensazioni sono state trattate sia nella RIn (§ 8 e relativi sottocapitoli) sia negli AAm (§ 10 e relativi sottocapitoli): prendendo spunto proprio dagli AAm risulta estremamente evidente l'incapacità - o meglio, la non volontà - del Proponente di approfondire il problema.

7.1 Il contesto nel quale viene calato l'argomento generale delle mitigazioni e delle compensazioni

Il Proponente è una SpA che svolge un'attività industriale in proprio, con il mandato da questa di ottenere profitto per i propri soci; per il nuovo Master Plan, dopo per esempio tutte le omissioni e le astuzie inserite nello SIA, § 5.4.3.2 ("Mitigazioni e compensazioni: fauna ed ecosistemi"), si viene ora così informati:

"Queste linee di indirizzo non possono prescindere da un coinvolgimento diretto delle autorità Ambientali (Parchi del Ticino Lombardo e Piemontese) e Territoriali (Regioni Lombardia e Piemonte e Province di Varese e Novara) che hanno una salvaguardia diretta nella salvaguardia dell'Ambiente e nello sviluppo del Territorio con il conseguente governo delle dinamiche socioeconomiche che ne derivano.

In considerazione di ciò dette linee saranno pertanto oggetto di uno specifico percorso di condivisione con le sopracitate Autorità con le quali è già stato avviato un confronto.

Il percorso si concluderà con la definizione di un Documento Strategico di Integrazione Ambientale^[112] che oltre a definire gli interventi in modo puntuale determini la modularità della tempistica" (AAm, pag. 119).

Indubabilmente l'attività industriale svolta dal Proponente ha ricadute territoriali estremamente ampie ed è quindi un elemento di distinzione voler avviare processi partecipati e concertati con le Istituzioni e gli Enti lombardi e piemontesi ambientalmente competenti.

¹¹² Grassetto in originale nel testo.



Se è così, dunque, che più approfondite mitigazioni e compensazioni non possono essere definite se non di concerto con alcune Autorità, occorre allora che prima queste misure siano definite e poi che questa concertazione, che verrà riunita nell'annunciato nuovo "Documento Strategico di Integrazione Ambientale"¹¹³, venga portata in discussione all'interno della procedura della VIA.

Normalmente un privato che porta un proprio progetto in VIA ha a suo carico la completa progettazione e il totale finanziamento delle misure mitigative e compensative che sono direttamente connesse con il progetto stesso; in questo caso, vista la portata territoriale dell'opera, è anche comprensibile dover attendere i tempi di un coordinamento allargato ma questi tempi più estesi devono forzatamente risultare inseriti nella pratica di valutazione del Master Plan e nessuna decisione sulla sostenibilità dello stesso - ovvero, per quanto riguarda Natura 2000, sull'aderenza normativa secondo le disposizioni della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3 e c. 4 - può essere presa senza aver prima potuto consultare e studiare approfonditamente il "Documento Strategico di Integrazione Ambientale".

Tuttavia, volendo sostenere questa linea di lavoro, i presupposti con i quali il Proponente avvia il ragionamento sono sì condivisibili¹¹⁴ ma i loro contenuti incompleti ed insufficienti, per non dire irricevibili.

Negli AAm, alle pagg. 119÷125, il Proponente esplicita cosa si debba intendere per "analisi dello stato attuale", cioè la "verifica critica degli interventi contenuti nel Piano del Verde che SEA (...) aveva redatto in occasione del progetto 'Malpensa 2000' " (pag. 119).

Vengono quindi elencati i "criteri che ispirarono allora le scelte e gli orientamenti di lavoro" (pag. 120) e "una serie di [ulteriori] indicazioni" (pag. 120)¹¹⁵ e successivamente "lo stato di attuazione degli interventi" (pagg. 121÷125). E null'altro. Con ciò si comprende allora che l' "analisi dello stato attuale" è semplicemente la relazione sulla capacità o meno del Proponente di attuare determinate misure¹¹⁶, che è una cosa giusta ma allora va identificata per quello che è e non va annunciato un contesto ambientale che poi non si ritrova nei fatti.

¹¹³ Non è dato sapere tra l'altro per quale ragione questo "Documento Strategico di Integrazione Ambientale" non sia stato introdotto già nello SIA 2011 e sia stato annunciato solo in queste Integrazioni Volontarie.

¹¹⁴ "L'individuazione delle linee di indirizzo parte dall'analisi dello stato attuale del sistema ambiente limitrofo l'aeroporto, per concludere con la proposta, a titolo non esaustivo, di alcuni interventi strategici per la salvaguardia delle caratteristiche ambientali dell'area" (pag. 119).

¹¹⁵ Si ritiene in questa sede inutile dilungarsi con commenti specifici su criteri ed indicazioni, se siano stati o meno opportuni all'interno della progettazione di Malpensa 2000, secondo quali ragionamenti scientifici siano stati predisposti, con l'ausilio di quale protocollo di verifica siano stati approvati, ecc..

Un esame più mirato dalle Associazioni verrà svolto volentieri allorché il "Documento Strategico di Integrazione Ambientale" verrà reso disponibile e gli stessi criteri ed indicazioni saranno lì ritrovabili, eventualmente opportunamente aggiornati ed adattati alla nuova situazione territoriale e alla nuova progettazione rappresentata dal Master Plan.

In questa attesa si guarda con curiosità ad alcuni elementi di spicco per contenuti di conservazione ambientale [per esempio: "occorre sviluppare sull'intero territorio tecnologie e modalità di utilizzazione che risparmino il più possibile la natura e il paesaggio. In secondo luogo occorre assicurare, come superfici prioritarie per la difesa della natura e del paesaggio, le aree naturali e seminaturali di maggiore importanza. In terzo luogo occorre sviluppare un sistema di collegamento funzionale a rete tra le suddette aree, mediante strutture paesistiche adatte, ubicate nei paesaggi intensivi" (pag. 120)] e ci si domanda come potranno mai essere compatibilizzati con le esigenze di espansione del Master Plan!

¹¹⁶ A tal proposito negli AAm si dichiara: "SEA ha realizzato tutti gli interventi previsti dal Piano del Verde su aree di proprietà o in disponibilità di SEA stessa, e ha attivamente contribuito alla realizzazione di molti di quelli previsti su aree di proprietà o in disponibilità dell'Ente Parco Naturale della Valle del Ticino" (pag. 121).

Questa informazione andrebbe verificata con i contenuti dell'esposto in Procura presso il Tribunale di Busto Arsizio, presentato ad ottobre 2011 da parte del Comune di Casorate Sempione (VA), di cui si è dato conto nei precedenti punti 33, 82 e 97.



Ora, circa "lo stato di attuazione degli interventi" del "Piano del Verde che SEA (...) aveva redatto in occasione del progetto 'Malpensa 2000' ", SEA presenta delle tabelle con "i valori dimensionali delle aree interessate, il soggetto realizzatore, la tipologia dell'intervento" (pag. 122), per "Interventi di competenza SEA o su proprietà SEA" (pag. 122)^[117] e a proposito di "Altri interventi [che] sono stati realizzati da soggetti terzi, a seguito di obblighi scaturiti dalla sottoscrizione di Accordi di Programma" (pag. 121), ovvero "Interventi di Enti e Soggetti Pubblici o su proprietà di competenza degli stessi" (pag. 123)^[118] e "(...) interventi previsti su proprietà privata per i quali occorre, in fase di stesura del Nuovo Documento Strategico di Integrazione Ambientale, verificare lo stato di attuazione e soprattutto verificare e, se del caso, confermare la loro validità" (pag. 124)^[119].

SEA dichiara infine di aver recentemente "effettuato ulteriori interventi infrastrutturali nel sedime aeroportuale che hanno comportato l'interessamento di alcune aree boscate (...) per un totale di ha 20,88" (pag. 125) e di aver ulteriormente realizzato "una serie di interventi finalizzati sia alla realizzazione di nuove aree boscate sia al miglioramento di boschi esistenti" (pag. 125)^[120].

Si era prima letto che SEA avrebbe condotto una "verifica critica degli interventi contenuti nel Piano del Verde che SEA": non pare che un mero elenco di azioni possa essere definito in questo modo!

Sempre tenendo conto che il Piano del Verde collegato al progetto Malpensa 2000 non rappresenta in alcun modo l' "analisi dello stato attuale", il Proponente avrebbe perciò dovuto entrare molto più nel dettaglio delle informazioni e spiegare quali sono state le ragioni per le quali "Altri interventi [che] sono stati realizzati da soggetti terzi, a seguito di obblighi scaturiti dalla sottoscrizione di Accordi di Programma", possono oggi essere annoverati tra le misure di mitigazione e compensazione collegate allo stesso progetto Malpensa 2000.

Al di là dei numeri relativi alle superfici interessate dagli interventi che dicono abbastanza poco sui servizi ecosistemici e sulla funzionalità ecosistemica sulla quale si sarebbe intervenuti, il Proponente avrebbe oltremodo dovuto relazionare sulle difficoltà incontrate nella realizzazione degli interventi, sui risultati raggiunti e sugli obiettivi di conservazioni conseguiti ovvero, almeno per quanto riguarda le valenze naturalistiche di interesse comunitario, spiegare con un procedimento 'habitat-specifico' e 'specie-specifico' come le elencate misure abbiano raggiunto i positivi esiti per i quali erano state studiate e, allo stesso modo, se questi esiti non fossero stati raggiunti occorrerebbe esporne le ragioni e illustrare quali eventuali procedimenti di adeguamento, miglioramento, rafforzamento siano in corso per adattare quelle misure ai nuovi dati ambientali che dal Proponente saranno senz'altro (ci si augura) stati prodotti a seguito di opportuni monitoraggi.

In questi AAm si ritrova perciò in pieno l'atteggiamento relazionale di ampia approssimazione - ovvero di insufficienza - che aveva già fortemente condizionato tutta la stesura ambientale dello SIA.

Di nuovo, come visto nella precedente nota 78, così com'è oggi lo SIA non è assolutamente un documento di lavoro e di analisi adeguato e quindi per "Gli interventi di mitigazione e compensazione del nuovo Master Plan" risulta ora non opportuno, ora falso, affermare che "(...) non si può prescindere dai contenuti dello Studio di Impatto Ambientale inerente il nuovo Master Plan di Malpensa, che analizza in modo dettagliato la situazione attuale e gli impatti diretti e indiretti dalla realizzazione dell'intervento"

¹¹⁷ Trattasi di 11 interventi preventivati, di cui 9 realizzati, per riqualificazioni che dovrebbero avere caratteristiche paesaggistiche, forestali, ambientali, su un totale dichiarato di 120,655 ha.

¹¹⁸ Trattasi di 16 interventi preventivati, di cui 12 realizzati, per riqualificazioni che dovrebbero avere caratteristiche paesaggistiche, forestali, ambientali e compensazioni, su un totale dichiarato di 256,755 ha.

¹¹⁹ Trattasi di 11 interventi, per il momento solo previsti, per i quali non si conosce quindi lo stato di realizzazione, per riqualificazioni che dovrebbero avere caratteristiche paesaggistiche, forestali, ambientali e naturalistiche, su un totale dichiarato di 255,54 ha.

¹²⁰ Trattasi di 12 interventi preventivati per miglioramenti che dovrebbero avere caratteristiche forestali e rimboschimenti, su un totale dichiarato di 136,75 ha.



Italia
Nostra



(AAM, pag. 126): lo SIA deve essere completamente riscritto ed adeguato!, come le Associazioni hanno instancabilmente dimostrato, sia con le proprie OG/2011 sia con le presenti osservazioni.

E questo, prendendo spunto dal testo in esame, lo si sottolinea ancora una volta con un esempio: il "calcolo della superficie da riforestare" (AAM, pag. 126) è errato (OG/2011, nota 200) e le considerazioni del Proponente su boschi e brughiera^[121] non tengono conto di numerosi fattori concatenati (OG/2011, § 3.5.11.1).

7.2 La dinamica attraverso la quale si vorrebbero realizzare mitigazioni e compensazioni presenta molte incongruenze

Come si è visto nel precedente § 7.1, secondo l'intendimento del Proponente mitigazioni e compensazioni troverebbero attuazione nell'annunciato "Documento Strategico di Integrazione Ambientale". Ma prima di arrivare a ciò negli AAM si dichiara che è necessario un "Accordo di Programma" che, condiviso dalle Autorità territoriali competenti, possa rappresentare l' "assetto normativo che preveda il superamento della proprietà delle aree, significativo motivo di limitazione nell'effettuazione di alcuni interventi previsti dal Piano del Verde di Malpensa 2000" (pag. 127).

L'Accordo di Programma dovrebbe definire una serie di punti nevralgici: per due di essi le Associazioni trovano poca chiarezza. Visto cioè che "L'Accordo di Programma deve definire in via prioritaria: (...) le risorse disponibili (intendendo con ciò non solo le risorse economiche in gioco ma anche, e soprattutto, le aree sulle quali effettuare gli interventi); [e] le modalità di acquisizione e/o messa a disposizione delle aree di intervento" (pag. 127), nella predisposizione delle misure di mitigazione e compensazione a carico dell'attività industriale di SEA SpA, liberamente manifestata attraverso la presentazione del nuovo Master Plan di Malpensa, non si comprende se costi di progettazione, realizzazione e controllo delle citate misure, SEA pensa saranno in qualche modo a carico degli Enti pubblici, e quindi della collettività^[122].

Ad avvalorare questo dubbio si osserva un ulteriore passaggio, ove un "Osservatorio dedicato (...) monitorerà gli sviluppi nel tempo [delle misure mitigative e compensative, ndr] in relazione alla progressiva realizzazione delle infrastrutture aeroportuali (...) e alla effettiva allocazione di risorse economiche" (pag. 132): "alla effettiva allocazione di risorse economiche" da parte di chi se non di SEA?

Ciò detto, fa specie che il Proponente non si curi delle previsioni della tempistica relativa alla predisposizione dell'Accordo di Programma e del successivo "Documento Strategico di Integrazione Ambientale" e non verifichi il tutto con il cronoprogramma di lavoro del proprio Master Plan. Da ciò si evince che le questioni per il Proponente seguono due strade completamente parallele, senza integrarsi prima dell'approvazione del Master Plan: le Associazioni contestano con decisione questo atteggiamento e, se così sarà attuato, si attiveranno in ogni sede per il rispetto della normativa.

Ancora. L'Accordo di Programma secondo il Proponente dovrebbe assumere una valenza tale da essere in grado di affrontare addirittura più condizioni differenti presenti sul territorio, andando persino ad "integrare gli interventi proposti con i Piani di Recupero già definiti per le aree di escavazione presenti sul territorio, per le quali la responsabilità del riequilibrio ambientale ricade in capo ai cavalettori proprietari delle rispettive cave" (pag. 127).

Se questo centri in qualche modo con l'ex progetto Malpensa 2000 e/o con le previsioni del nuovo Master Plan oppure se la cosa sia richiamata solo per multidisciplinarietà territoriale questo non è dato

¹²¹ "(...) l'impatto di gran lunga prevalente è rappresentato dalla sottrazione, in Area di Sito, dell'area forestata interessata dall'espansione dello scalo con la conseguenza perdita degli habitat presenti" (pag. 126).

¹²² Questione già sollevata dalle Associazioni nelle proprie OG/2011, § 3.5.11, visto che si affermava: "Sarà opportuno valutare la possibilità di acquisto, da parte dell'Area Protetta o della Regione, dei terreni su cui verranno realizzate le opere di mitigazione e compensazione" (SIA, § 5.4.3.2) Non si comprende per quale ragione la collettività dovrebbe accollarsi dei costi che competono al Proponente.



sapere, ma a questo punto, se è così, che sia opportuno coordinare più azioni sul territorio, ci si chiede perché ci si debba concentrare solo sui riequilibri ambientali per le aree di escavazione e non anche su altre emergenze sempre afferenti all'Area di Studio considerata dal Proponente e/o all'Area Vasta propriamente detta, ove gli effetti negativi di Malpensa sono riscontrabili nelle loro tante forme.

Una visione così allargata e un così allargato coordinamento che il Proponente richiede a tanti soggetti istituzionali territorialmente competenti, con una moltitudine di possibili interventi ambientali, si ritiene non possano essere decontestualizzati dal loro scenario naturale di riferimento, che dev'essere forzatamente il Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA) di Malpensa, così come si è ben trattato nel precedente § 1.

Ancora una volta, perciò, ritorna evidente l'incongruenza dell'attuale pratica di VIA e, allo stesso modo, l'importanza che il nuovo Master Plan di Malpensa venga inserito nel Piano d'Area di Malpensa, sul quale dovrà ovviamente essere fatta una VAS complessiva.

Occorre perciò espletare primariamente la VAS sul PTRA Malpensa e solo successivamente, con una nuova VAS territorialmente meno estesa, avviare una seconda VAS sul nuovo Master Plan: ciò permetterebbe di coordinare anche tutte le misure di mitigazione e compensazioni che dovranno trovare spazio in questo speciale e dedicato "Documento Strategico di Integrazione Ambientale" - sempre che la strada sia normativamente percorribile e che sia dimostrata la sostenibilità ambientale dello stesso Master Plan - unitamente a tutti gli altri interventi che si vorranno prendere in considerazione, a partire dai riequilibri ambientali per le aree di escavazione.

Questo significa che la fattibilità dell'Accordo di Programma e la sostanza scientifica del "Documento Strategico di Integrazione Ambientale" con il quale si gestiranno le misure mitigative e compensative, vista la loro ampia portata territoriale, dovranno trovare spazio in almeno una Valutazione Ambientale Strategica.

A questo punto diventa abbastanza inutile da parte delle Associazioni soffermarsi nelle presenti Osservazioni a commentare le singole azioni che SEA indica come possibili all'interno del "Documento Strategico di Integrazione Ambientale", a partire dal fatto che le stesse vengono espone "a titolo non esaustivo" (AAM, pag. 119) e solo propositivo^[123].

Concludendo:

- a) manca un contesto logico-normativo di riferimento adeguato al caso di specie;
- b) manca una base affidabile, esauriente e scientificamente motivata di analisi ambientale e naturalistica;
- c) manca la definizione del peso dell'attuale attività aeroportuale;
- d) manca la definizione della significatività degli impatti;
- e) manca ancora la finalizzazione del percorso^[124] per lo studio delle misure mitigative e compensative più opportune;
- f) manca una definizione 'habitat-specifica'^[125] o 'specie-specifica' sulle misure mitigative e compensative proposte e non si comprende quindi ogni misura che valore ambientale porti con sé, soprattutto per quanto riguarda le valenze ambientali e naturalistiche afferenti a Natura 2000;

¹²³ Il rischio è quello di perdersi in discorsi poco efficaci, o per continue ripetizioni e contestualizzazioni (per esempio per la misura 1) proposta, sulla ricostruzione dell'habitat di brughiera su un'area degradata di 50 ha, già ci si è spesi nella OG/2011, nel § 3.4.5 e nel § 3.5.11.1) o, appunto, per il valore solo propositivo dei contenuti di questa parte degli AAM.

¹²⁴ Per detto percorso, al momento, è "stato avviato [solo] un confronto" (AAM, pag. 119), ma nessuna ulteriore informazione viene fornita, di tempistica o di contenuti, in modo da poter esprimere una migliore valutazione.

¹²⁵ Questo tranne per la misura 1) sulla brughiera, che secondo le Associazioni non è però realizzabile (si vedano OG/2011, § 3.5.11.1).



Italia
Nostra



- g) manca la definizione chiara di come dovranno interagire le misure di mitigazione e di compensazione uniformemente studiate e disposte con il Master Plan, ovvero con lo SIA, ovvero con l'approvazione dello SIA, ovvero con il fatto che nessuna approvazione - soprattutto per quanto riguarda le valenze ambientali e naturalistiche afferenti a Natura 2000 - può essere concessa senza aver avuto prima la sicurezza che il proposto Master Plan non avrà effetti negativi significativi sull'ambiente;
- h) non si comprende, per le misure di mitigazione e di compensazione l' "Osservatorio dedicato che, sulla base di piani periodici, non superiori a 3-5 anni, ne monitorerà gli sviluppi nel tempo" (AAM, pag. 132), da chi sarà composto e finanziato, a chi consegnerà il proprio lavoro e che capacità di interazione con la realtà e i problemi ambientali potrà avere.
- i) Manca persino chiarezza in merito ai finanziamenti di queste misure¹²⁶ che il Proponente (in coordinamento o meno con altri Enti territoriali) deve individuare.

E quindi, alla fine, ma di cosa stiamo parlando??

Le Associazioni ambientaliste, per quanto motivato in questo capitolo, ritengono che la "visione al futuro dell'assetto del sistema del verde territoriale" (RIn, pag. 152) sia al momento solo un'idea general-generica, studiata più sulla base di visioni cartografiche che non sull'efficacia dei suoi intenti e dei suoi contenuti, che vanno completamente verificati e che quindi, allo stato attuale, non possono essere di alcun aiuto nella procedura valutativa di un così devastante intervento come la realizzazione del nuovo Master Plan di Malpensa.

La verità è che non si può accettare che "sulla scorta di tali indicazioni preliminari, la visione al futuro dell'assetto del sistema del verde territoriale vede ricomposto il modello già identificato dal progetto di Rete ecologica del Parco del Ticino, attraverso la costruzione della continuità tra i corridoi che lambiscono l'area aeroportuale lungo i suoi quattro lati, nonché quella intercorrente tra questi ed il corridoio primario del corso del Ticino" (RIn, pag. 153), poiché la sottrazione di alcune centinaia di ettari tra boschi, arbusteti e prati aridi, ecologicamente produttivi e funzionali, attraverso la loro trasformazione radicale e attraverso l'alterazione permanente del soprassuolo, in un corridoio ecologico di così straordinaria importanza come quello rappresentato dal fiume Ticino, non può essere compensata in alcun modo se non, forse, solo attraverso opportune deartificializzazioni e deurbanizzazioni per ottenere, con tempi ecologicamente ragionevoli, habitat simili in grado e ampiezza.

¹²⁶ Negli AAM si afferma: "Condivisa tale logica [ovvero prima stipula dell' "Accordo di Programma" e poi definizione del "Documento Strategico di Integrazione Ambientale", ndr], SEA ritiene possa essere individuata una serie articolata di interventi ambientalmente ed economicamente sostenibili, coerenti con le risorse previste nel Quadro economico ipotizzato dal Master Plan" (pag. 127).

Come "economicamente sostenibili"? I servizi ecosistemici e le funzionalità ecosistemiche non possono sottostare a regole per le quali se una mitigazione e/o una compensazione non è economicamente sostenibile allora non la si realizza!

Qual è la soglia tra ciò che è "economicamente sostenibile" e ciò che non lo è?

Se una misura è necessaria, vuol dire che un ragionamento alla base della sua definizione ha dimostrato un disturbo o un danno ambientale attivato dal piano/progetto, che deve rientrare ad una soglia di sostenibilità. Se la misura non viene realizzata, o viene realizzata in parte, o viene realizzata male in quanto economicamente non sostenibile, allora significa che il piano/progetto è ambientalmente insostenibile.

Come visto precedentemente in questo capitolo le misure si intendono da realizzare "in relazione alla progressiva realizzazione delle infrastrutture aeroportuali (...) e alla effettiva allocazione di risorse economiche" (pag. 132).

Che le spese per la realizzazione delle misure siano concepite dal Proponente a carico di Enti pubblici o compartecipate o a suo totale carico, rimane la condizione posta che le stesse misure, secondo quanto riportato negli AAM, verranno realizzate in ragione solo della "effettiva allocazione di risorse economiche": questo non è accettabile!



8 Monitoraggi

Per quanto il Proponente nella RIn e negli AAm titoli rispettivamente *“Mitigazioni, compensazioni e monitoraggio”* (§ 8 e relativi sottocapitoli) e *“Sintesi delle misure di monitoraggio, mitigazione e compensazione”* (§ 10 e relativi sottocapitoli), i contenuti dei due documenti non vanno ad integrare il materiale progettuale inizialmente analizzato nello SIA (§ 6 e relativi sottocapitoli).

In questo senso si ritiene inalterata la validità delle formulazioni espresse dalle Associazioni con le proprie OG/2011, § 3.8 e § 3.8.1.

Un paio di spunti sui monitoraggi nelle presenti Osservazioni sono stati forniti con i precedenti punti 120 e 121.



9 Conclusioni

Al termine del lavoro di analisi condotto sulle Integrazioni Volontarie presentate da SEA all'interno della procedura di VIA per il nuovo Master Plan di Malpensa, le Associazioni non possono che riconvalidare le proprie alte preoccupazioni per l'impatto ambientale insostenibile, fino a prova contraria, qui certamente non fornita, che la realizzazione dello stesso Master Plan cagionerà.

Viste le **OG/2011** redatte da WWF, FAI, LIPU e Italia Nostra, con le *"Conclusioni tecniche ecosistemiche"* (§ 3.12), con le *"Conclusioni generali"* (§ 4) e con le *"Richieste finali"* (§ 5 e relativi sottocapitoli) si era certi di aver dato delle chiavi di lettura e degli spunti motivati e contestualizzati con i quali poter affrontare l'ampia ed importante tematica in maniera chiara ed approfondita.

L'esame delle Integrazioni Volontarie ha invece confermato l'atteggiamento del Proponente che, nei fatti e per quanto più squisitamente afferente alle caratteristiche operative delle scriventi Associazioni, sottovaluta l'importanza della preservazione dei servizi ecosistemici e della funzionalità ecosistemica, evitando di perseguire una linea di lavoro di taglio scientifico a tutela della diversità biologica.

Clamoroso, per esempio, l'atteggiamento nei confronti della materia Natura 2000, nelle Integrazioni Volontarie completamente omessa e disdegnata di qualsiasi attenzione, nonostante i conclamati danni ambientali che il Proponente del nuovo Master Plan si trova oggi a dover affrontare.

Questi danni ambientali stanno avendo delle ripercussioni economiche sul piano aziendale di SEA SpA, attraverso la Sentenza della Corte di Appello di Milano (di cui si è relazionato nelle precedenti note 1 e 2), ma molto più gravemente stanno avendo delle ripercussioni diffuse sull'intera collettività, attraverso la procedura di infrazione 2012/4096 (di cui si è relazionato nel precedente § 6.1) aperta contro lo Stato italiano che, se dovesse evolversi in una convocazione davanti al Giudice comunitario e in una non auspicabile ma, purtroppo, probabile condanna, potrebbe facilmente aprire delle ripercussioni economiche a carico dell'Italia e quindi di tutti i cittadini.

Le Associazioni richiedono nuovamente un'opportuna attenzione al territorio impattato, non ricadente in SIC/ZPS, ovvero a tutte le valenze ambientali e naturalistiche non riconducibili direttamente alla rete Natura 2000.

Le Associazioni richiedono altresì che sia garantita la scientificità del procedimento e l'elevato livello di protezione ambientale per i siti Natura 2000 indirettamente impattati dalla realizzazione delle opere e che saranno successivamente sotto gli effetti dell'attività aeroportuale, attraverso soprattutto la metodologia analitica di cui alle Guide editate dalla Commissione Europea.

Le Associazioni esortano il Proponente e l'Autorità competente al rispetto rigoroso delle Direttive europee sulla VAS, sulla VIA e sulla protezione della biodiversità (Direttive Habitat e Uccelli), evitando in generale di perseguire progettazioni e atti che potrebbero non ottemperare alla normativa vigente e ledere il diritto comunitario, per non incorrere nell'apertura di procedure di infrazione.

