



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

E. prot. DVA - 2014 - 0014794 del 19/05/2014

**LEGAMBIENTE**

Circolo E. Ferrario - Studio Tecnico Magni - Via Magenta 12 - 21013 Gallarate

Gallarate, 14 maggio 2014

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

Alla cortese attenzione del

MINISTRO

DIRETTORE VALUTAZIONI AMBIENTALI

MEMBRI DELLA COMMISSIONE VIA

Oggetto: **revisione del Master Plan di Malpensa**

Febbraio 2014: SEA ci riprova e per l'ennesima volta chiede al Ministero dell'Ambiente l'approvazione della terza pista di Malpensa.

Non è nostro intento, con questa comunicazione, presentare osservazioni alla revisione del M.P. per le quali rimaniamo in attesa dell'apertura di una nuova procedura di VIA sui due quotidiani nazionali. Desideriamo piuttosto metterVi al corrente di un'opinione che si sta diffondendo e cioè che, da parte del Ministero, si stia procedendo aggiungendo tasselli e castelli senza mai prendere definitivamente atto delle forzature ed incongruenze iniziali che hanno dato origine alla più paradossale procedura di VIA che mai sia stata condotta in Italia.

Sperando di non abusare della Vostra pazienza, Vi proponiamo alcune sintetiche riflessioni su di un documento certamente datato ma basilare per il nostro caso, il **Documento di sintesi - Relazione finale del Tavolo Tecnico presso il MATTM, in data 13 gennaio 2011**, presentato quale atto introduttivo e giustificativo della prima procedura di VIA del Master Plan di Malpensa.

Si tratta di undici pagine alquanto vacue, che non parlano affatto di ambiente e sostenibilità, redatte a cura dell'allora Capo della Segreteria Tecnica, dott. **Luigi Pelaggi**, una persona su cui

di recente è calata un'ombra cupa. Infatti lo scorso 22 gennaio notizie di stampa hanno reso noto che Pelaggi, figura molto influente negli ambienti ministeriali, è stato arrestato per illeciti compiuti nell'ambito dell'attività di bonifica del sito Pioltello/Rodano, fra i quali l'aver incassato una mazzetta di 700 mila euro per agevolare operazioni di risanamento non corrette. Pelaggi, indagato anche nell'inchiesta sull'Ilva, non è dunque persona incorruttibile ed è probabilmente implicato in altri passaggi oscuri delle procedure ministeriali, fra le quali - non si potrebbe escluderlo - l'avvio della stessa procedura di VIA di cui stiamo trattando.

Ma, a prescindere dalle considerazioni sull'integrità morale e sulle discutibili competenze professionali di Pelaggi, l'obiettivo di questo nostro intervento è focalizzare l'attenzione sugli esiti delle **VAS che il citato documento portava a garanzia del corretto avvio di una procedura di VIA**, presentata come del tutto trasparente, percorribile e partecipata.

## **I. VAS DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE**

Della VAS del Piano Territoriale Regionale (citazione ad inizio di pag. 3) c'è ben poco da dire, dal momento che il PTR non contempla l'ampliamento/potenziamento di Malpensa, né prende in considerazione le ricadute ambientali costituite dalla terza pista. Il Piano si limita semplicemente a generiche articolazioni generali che non inquadrano in alcun modo il caso in oggetto.

## **II. VAS DEL PIANO D'AREA DI MALPENSA**

A pag 3 del documento leggiamo *"...si prende atto che è in corso il Piano territoriale d'Area Malpensa quadrante ovest e, attraverso la Dgr 16/12/2009 n. 8/10840 Avvio del Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa - Quadrante ovest sono stati definiti lo schema metodologico-procedurale di predisposizione del PTR e della relativa VAS e delle principali azioni di confronto. Sono state inoltre individuate le Autorità competenti in materia di VAS rinviando a successivi atti le modalità di consultazione, partecipazione e informazione, nonché l'individuazione dei soggetti interessati e con specifica competenza in materia ambientale"*.

Ad oggi, maggio 2014, come è facilmente verificabile sul sito della Regione Lombardia, **VAS Procedimenti in corso**, oltre alla citata Delibera Regionale nessun altro documento compare nella relativa **Scheda di procedimento**.

Nasce spontanea la riflessione sui motivi per cui Regione Lombardia ha avviato, ma non concluso, la procedura di VAS per il Piano d'Area di Malpensa. E' evidente la volontà di giustificare, sotto il profilo della compatibilità ambientale, la terza pista e l'enorme operazione immobiliare, di recente ridotta, nelle aree circostanti, sia demaniali che private. Ma è altrettanto evidente, agli occhi di tutti, il motivo per cui la procedura si è arrestata: il riconoscimento dell'elevato grado di criticità ambientale insito nel Master Plan. Infatti il Rapporto Ambientale, pur in itinere, non è mai stato pubblicato.

Diventa dunque logico pensare che nonostante Regione Lombardia si sia sempre sfacciatamente mossa a favore del potenziamento di Malpensa, anche sperperando ingenti somme di denaro pubblico (vedasi ad esempio la costosissima commissione a MITRE Corporation del progetto di terza pista) non abbia poi potuto altrettanto sfacciatamente dimostrare che il potenziamento fosse sostenibile. **Ci chiediamo perché ora il Ministero debba accollarsi la responsabilità di un'approvazione che di fatto la Regione non vuole assumersi.**

### III. VAS DEL PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

A pag. 7 troviamo un importante riferimento al Piano Nazionale degli Aeroporti: *"Fermo restando che tale documento, in corso di redazione da parte di ENAC, assume evidentemente le caratteristiche di piano-programma e che come tale deve essere assoggettato ad un processo di Valutazione Ambientale Strategica secondo le indicazioni del Dlgs 152/06 e smi, si sollecita tale atto in quanto utile per delineare il quadro..."*

Non solo la Segreteria del Ministro, anche le Associazioni Ambientaliste attendono l'avvio di una VAS ufficiale e partecipata. Riteniamo infatti che in tale contesto potranno essere finalmente discusse questioni generali e locali legate all'impatto indotto dagli aeroporti e dai sorvoli aerei sul territorio nazionale. La pianificazione aeroportuale non potrà inoltre prescindere dal prendere in considerazione le nuove sensibilità diffuse, le urgenze non più procrastinabili, le criticità non ancora affrontate o affrontate solo in modo marginale. Citiamo solo alcuni esempi:

- la distruzione del paesaggio, sempre più percepita dalla popolazione come danno irreversibile al bene comune;
- la corruzione, quasi endemica alla realizzazione delle grandi opere;
- lo scandalo dei posti di lavoro in cambio della salute;
- la crescita del numero dei morti per malattie respiratorie nei dintorni aeroportuali (vedi dati ASL della Provincia di Varese, per ora tenuti alquanto sottotono ma potenzialmente dirompenti);
- la gravità del cambiamento climatico, che richiederà provvedimenti strategici integrati, con l'adozione di misure di contenimento del consumo energetico inclusa l'aviazione civile.

Certamente la VAS del Piano Nazionale degli Aeroporti sarà l'occasione giusta per valutare le ricadute sulla biodiversità, già oggi ampiamente stimabili, generate dalle regole predisposte da ENAC in materia di sicurezza. Esse sono state recapitate ai Comuni di un vastissimo ambito territoriale nel mese di gennaio 2013 con il titolo **OSTACOLI E PERICOLI ALLA NAVIGAZIONE AEREA - VINCOLI ex ART. 707/708 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE**. Quando l'Autorità procedente aprirà il pubblico confronto in un ambito di VAS, le criticità costituite dai vincoli di Enac saranno scandagliate fino alla radice. Allora diventerà ancora più difficile ritenere sostenibile la terza pista nel Parco Ticino.

Le questioni sono infatti ampie e gravi. Per averne un'idea, è sufficiente una semplice lettura del documento redatto da ENAC *"Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti"*: linee impossibili da applicare ad un aeroporto come Malpensa, sito all'interno di una valle che è il principale corridoio ecologico di collegamento della fauna (uccelli e mammiferi) tra l'area mediterranea e la fascia prealpina e alpina. Un aeroporto insediato qui è una contraddizione in termini assoluti.

A questo punto auspichiamo che da parte Vostra ci sia la forza decisionale di chiudere definitivamente la questione della terza pista di Malpensa, pronunciando un "no" da tempo dovuto, un "no" che restituirebbe dignità e rispetto all'operato del Ministero dell'Ambiente.

Grazie per l'attenzione e cordiali saluti.

Per LEGAMBIENTE  
Emilio Magni  
Presidente del Circolo di Gallarate



## DGpostacertificata

---

**Da:** emilio.magni [emilio.magni@ingpec.eu]  
**Inviato:** venerdì 16 maggio 2014 10:25  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** revisione del Master Plan di Malpensa  
**Allegati:** lettera firmata al ministero ambiente 05-2014.pdf

Buongiorno,  
in allegato si trasmette lettera relativa a "revisione del Master Plan di Malpensa".

Cordiali Saluti,  
Ing. Emilio Magni  
(Presidente del Circolo di Gallarate)