

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a FERRUCCIO GALLANTI _____

in qualità di legale rappresentante della Associazione

COMITATO CITTADINI DI VARALLO POMBIA PER L'AEROPORTO DI MALPENSA

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
 Ambiente idrico

Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia per l'Aeroporto di Malpensa

C.F. 94082400030

Via Dosso n. 10 - 28040 Varallo Pombia (NO)

www.comitatoaereivarallopombia.it

PEC: comitato@pec.comitatoaereivarallopombia.it

**AEROPORTO DI MALPENSA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE
DEL MASTERPLAN 2035**

AI SENSI DELL'ART. 24 DEL D.lgs 152/06 e s.m.i.

**Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione Generale per la
Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo**

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA

OSSERVAZIONI E PARERI

INDICE

- 1. INTRODUZIONE**
- 2. OSSERVAZIONI E PARERI**
 - 2.1 RIDEFINIZIONE INTEGRALE DEL MASTERPLAN 2020-2035**
 - 2.2 ILLEGITTIMITA' DELLA PROCEDURA DI VIA – MANCATA OSSERVANZA E VIOLAZIONE DELL' ART. 23
COMMA 4 Dlgs. 152/2006**
 - 2.3 MANCATA OSSERVANZA DEGLI ARTICOLI 707, 714 e 715 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE**
 - 2.4 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - INAMMISSIBILITA' DELLA RICHIESTA DI VALUTAZIONE
DI IMPATTO AMBIENTALE**
 - 2.5 ASSENZA DI PROCEDURA VAS**
- 3. AMPLIAMENTO AREA CARGO**
- 4. COMPONENTE ANTROPICA**
- 5. EMISSIONI INQUINANTI**
- 6. IMPATTO ACUSTICO**
- 7. CONCLUSIONI**
- 8. ESTENSORI DELLA PRESENTE RELAZIONE**

1. INTRODUZIONE

Il presente documento raccoglie le osservazioni del “Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia per l'Aeroporto di Malpensa” in relazione alla Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan 2035 Aeroporto Di Malpensa recante codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM) 5359 con particolare riguardo agli aspetti sottoelencati e per i quali sono state redatte le seguenti osservazioni, riservandoci di argomentare in una successiva fase della procedura gli ulteriori aspetti elencati ed esposti da ENAC e dal gestore aeroportuale.

Una considerazione di carattere preliminare e doverosa riteniamo doverla fare subito: la redazione del presente Masterplan e la conseguente attivazione della procedura di VIA sono stati redatti senza tenere nella benché minima considerazione l'esistenza, le esigenze e la vita del territorio e dei cittadini piemontesi, territorio che è immediatamente vicino all'aeroporto di Malpensa e sul quale grave ad oggi il 55% dei decolli e degli atterraggi generati dall'aeroporto.

2. OSSERVAZIONI E PARERI

2.1 RIDEFINIZIONE INTEGRALE DEL MASTERPLAN 2020-2035

In attesa di un Piano d'area, di un PGT - Piano di Governo del Territorio, di una specifica VAS - Valutazione Ambientale Strategica e di una Valutazione di Impatto Sanitaria - VIS è indispensabile definire ed imporre un tetto massimo di voli annui in relazione alle evidenze scaturite dalle curve di isorischio sancite dall'Art 715 del Codice della Navigazione.

Le criticità aeroportuali prevalenti ed associate a tale articolo sono identificabili nei seguenti elementi:

- a) la posizione dei Terminal 1 e 2,
- b) la posizione del deposito carburanti avio,
- c) la distanza tra le piste (solo 808 metri interasse pista),
- d) il layout aeroportuale attualmente inteso e futuro,
- e) le edificazioni interne ed esterne allo stesso sedime aeroportuale attuali e future,
- f) la presenza di stabilimenti chimici e di allevamento ittici ubicati sul territorio piemontese a meno di 6 km in linea d'aria dalle piste di decollo.

Gli interrogativi derivanti dalla applicazione concreta delle Curve di isorischio di cui all' Art. 715 del C.d.N, delle Mappe di rischio e delle Mappe di vincolo (Art 707 C.d.N) devono e dovevano essere tassativamente risolti prima della presentazione del Masterplan.

Pagina 3 di 43

Così non è stato e così si evince infatti dalla Relazione Generale e dagli allegati planimetrici citati in seguito.

Le criticità ed inadeguatezze delle infrastrutture aeroportuali in genere in relazione agli standards ICAO, alle leggi Italiane ed EASA sono state da tempo evidenziate in maniera dettagliata nei seguenti atti:

1. “Rapporto sugli Aeroporti Italiani aperti al Traffico Aereo Civile e sulle Condizioni dello Spazio Aereo” redatto dal Comitato nominato con il Decreto 275/13 dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile il 24/05/1972.
2. Rapporto sulla situazione degli aeroporti italiani della DGAC-Direzione Generale dell'Aeroporto Civile-Civilavia (in seguito ENAC), edizione ItalAirport del 1983.

Per inquadrare la materia che avrebbe dovuto definire preliminarmente la “coesistenza” tra il sistema aeroportuale Malpensa, il territorio limitrofo e la comunità dei cittadini residente ed insediata sul territorio occorre, pertanto, considerare l'esistenza delle cosiddette “servitù aeronautiche”.

Nel corso dei decenni, anteriori alla 58/1963 e successivi, in relazione al Masterplan Malpensa 2000 ed alla delocalizzazione di centinaia di edificazioni, anche per l'allungamento della pista 36L/35R, erano state evidenziate le carenze impositive delle “servitù aeronautiche”.

Ma le criticità ed inadeguatezze emersero a seguito dell'incidente di Linate 2001.

Nel dopoguerra solo con la legge n. 58 del 1963, infatti sono state promulgate le varianti agli articoli 714, 715, 716 e 717 del codice della navigazione era stato sostituito dal seguente Art. 714.

Art. 714 Ostacoli alla navigazione

"In vicinanza degli aeroporti statali e di quelli privati aperti al traffico aereo civile a norma dell'articolo 709, secondo comma, sono soggetti alle limitazioni stabilite negli articoli seguenti le costruzioni, le piantagioni arboree al fusto legnoso, gli impianti di linee elettriche, telegrafiche e telefoniche, le filovie, funivie teleferiche, le antenne radio, gli impianti di elevazione, e in genere qualsiasi opera, che possa, ugualmente costituire ostacolo alla navigazione aerea, sia nelle direzioni di atterraggio che nelle altre direzioni".

A fronte di norma e standards ICAO, oltre alla Legge n.58/1963, primo atto per conformare i livelli di safety del volo in Italia, il Rapporto datato 1973 negli spazi illustrativi della situazione di Malpensa, perciò dopo 10 anni dall'adozione delle Legge n. 58/1963, nelle caratteristiche

operative dello scalo, la cui lunghezza erano di di 3900 metri 35R/17L e di circa 2600 metri la 35L/17R, tra l'altro si rilevava:

“Carta Ostacoli- Non disponibile, Ciò rappresenta una grave carenza”.

“Ostacoli- Per la pista 17R/35L, esistono ostacoli artificiali di cui il sito più alto è rappresentato dal campanile di Somma Lombardo. Non esistono ostacoli significativi per la pista 17L/35R”.

“Prevenzione di impatto volatili: inesistente.”

Nel Primo volume del Rapporto redatto da ItaloAirport, nelle note riguardanti le “infrastrutture e servizi” dello scalo di Malpensa, come le “Carte ostacoli” fossero in una fase di “Collaudo in corso per il Tipo A per la pista 17R/35L e 17 L/35R, il Tipo B ILS 17L. Disponibile: Carta avvicinamento strumentale di Precisione”.

Alla voce “Servitù Aeronautiche, sulla base della Legge 58/1963, si legge “in corso di imposizione”.

Già in relazione al Masterplan Malpensa 2000 ed alla delocalizzazione di centinaia di edificazioni, all'allungamento della pista 36L/35R, erano state evidenziate le carenze impositive delle “servitù aeronautiche”.

Nel 2005, con l'aggiornamento del Codice di Navigazione e l'adozione del Piano di Rischio (Art. 707) e del Rischio Terzi (Art. 715), anche a seguito del citato incidente di Linate 2001 (aeromobile MD 80 che impatta un hangar, lateralmente alla pista, occorso nella fase di decollo) è stata recepita una specifica normativa tecnica internazionale per le problematiche associate al Risk Assessment - Rischio Terzi, all'interno del “Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti” redatto da ENAC.

La rilevante casistica statistica (oltre 80%) riguardante gli incidenti nella fase di decollo e atterraggio ed all'interno del sedime aeroportuale (fuoripista, lungo pista, overrun, short landing, veer-off) ha reso indispensabile verificare la realtà del “rischio” nelle infrastrutture aeroportuali italiane.

La “mappatura” del territorio dell'intorno delle piste degli scali italiani era stata definita dalla nota ENAC n. 34982/AOC/DIRGEN del 31.05.07.

Era stato evidenziato che la redazione delle mappe deve essere effettuata dai Gestori aeroportuali e ha fornito alcune “ linee guida” finalizzate ad uniformare gli elaborati prodotti per i vari scali presenti sul territorio nazionale ed a permetterne la successiva gestione informatica.

Tali “Linee guida” sono successivamente state aggiornate ed integrate con la REV 1 di cui alla nota ENAC n. 22164/DIRGEN/CAP del 30.03.10 e successiva REV 2, di cui alla nota ENAC n. 93054 del 15.7.11.

Alle sopra indicate “Linee guida” REV 2 si è pertanto fatto riferimento nel predisporre il presente Masterplan che – come previsto – è stato sviluppato in due fasi successive e si compone della Relazione Descrittiva e di una serie di elaborati grafici.

Tuttavia, pur essendo questo lo scenario di riferimento, risulterà evidente come il Masterplan oggetto della presente procedura di VIA difetti dei presupposti di cui ai sopracitati articoli del Codice della Navigazione e di ulteriori, mancanze queste tali da rendere del tutto inammissibile lo stesso Masterplan.

2.2 ILLEGITTIMITA' DELLA PROCEDURA DI VIA - MANCATA OSSERVANZA E VIOLAZIONE DELL' ART. 23 COMMA 4 Dlgs. 152/2006

L'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al Masterplan *Malpensa 2035* è affetto da grave illegittimità per mancata osservanza da parte di questo Ministero del dettato di cui all'art. 23 Comma 4 del Dlgs 152/2006.

Il predetto articolo prevede che *“L'autorità competente comunica contestualmente per via telematica a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati e comunque competenti ad esprimersi sulla realizzazione del progetto, l'avvenuta pubblicazione della documentazione nel proprio sito web. La medesima comunicazione è effettuata in sede di notifica ad altro Stato ai sensi dell'articolo 32, comma 1.”*

Dato atto del contenuto del predetto articolo si rileva quanto segue:

- 1) Nessuna comunicazione per via telematica e relativa al deposito della documentazione relativa alla presente procedura di VIA, è mai stata trasmessa e conseguentemente ricevuta dalla Regione Piemonte, dalla Provincia di Novara, dai Comuni interessati e Parco del Ticino Piemonte.
- 2) La mancata comunicazione lede gli interessi delle Amministrazioni piemontesi che, in quanto confinanti con l'area interessata dal progetto sottoposto a VIA, hanno pieno titolo e competenza ad esprimersi sulla realizzazione dell'opera.
- 3) A conferma di ciò la Provincia di Novara ha inviato, unitamente ai Sindaci dei Comuni di Castelletto Sopra Ticino, Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo Pombia,

all'attenzione di codesto Ministero ed in data 06-08-2020 una PEC recante no. Registro Ufficiale.U.0019239, con la quale ha invitato formalmente codesto Ministero ad effettuare le comunicazioni previste per Legge provvedendo ad indicare la nuova decorrenza dei termini per l'espressione dei pareri e delle osservazioni di merito.

- 4) A tale richiesta, codesto Ministero, non ha dato alcun riscontro né fornito alcun chiarimento, né conseguentemente provveduto ad indicare la nuova decorrenza dei termini.
- 5) Ne consegue quindi come, acclarata l'avvenuta violazione del Art. 23 Comma 4 del Dlgs 152/2006, tale procedura di VIA debba essere interrotta e debbano essere assegnati con idonea comunicazione formale nuovi termini per presentare le osservazioni e pareri a tale procedura di VIA.

2.3 MANCATA OSSERVANZA DEGLI ARTICOLI 707, 714 e 715 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Dalla disamina della documentazione di cui al Masterplan Malpensa 2035 si evidenzia come il gestore aeroportuale ed ENAC non abbiano dato, né oggi né tantomeno in precedenza, corretto adempimento ai disposti di cui agli Articoli del Codice della Navigazione, qui specificati:

Art. 707 - Determinazione delle zone soggette a limitazioni

Art. 714 - Abbattimento degli ostacoli ed eliminazione dei pericoli

Art. 715 - Valutazione di rischio delle attività aeronautiche

Conseguentemente tale Masterplan risulta essere carente in relazione al rispetto di presupposti normativi fondamentali, il cui mancato adempimento è tale da inficiare la validità, la fondatezza e l'ammissibilità del Masterplan stesso.

Nello specifico si rileva quanto segue.

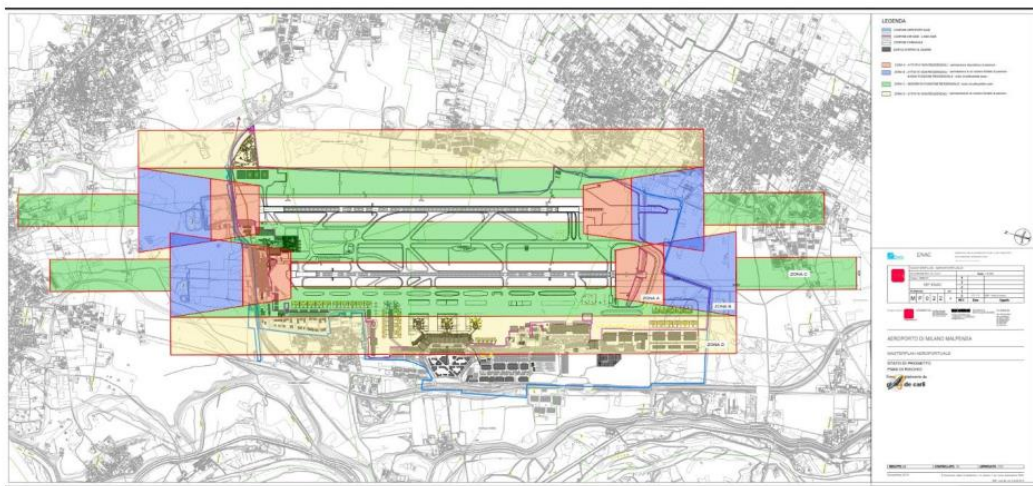
Piani di Rischio

Con riferimento ai commi 1,2,3 e 4 dell'articolo 707 C.d.N., si rileva:

- l'errata identificazione dei Piani di Rischio Terzi in quanto lo Stato di Fatto attuale (*MP_011_Vincoli_aeronautici-Stato_di_fatto-Piani_di_rischio-signed*) corrisponde allo Stato di Progetto (*MP_022_Vincoli_aeronautici-Stato_di_progetto-Piani_di_rischio-signed*). Le mappe sono infatti identiche.



MP_011_Vincoli_aeronautici-Stato_di_fatto-Piani_di_rischio-signed(2)



MP_022_Vincoli_aeronautici-Stato_di_progetto-Piani_di_rischio-signed(4)

Come è possibile che nella redazione dello Stato di Progetto, il gestore aeroportuale ed ENAC non abbiano preso in considerazione il raddoppio del traffico aereo (sia passeggeri che cargo) che pongono a fondamento di tale Masterplan e non abbiano conseguentemente provveduto ad ampliare le aree delle Mappe di Rischio, in ragione del citato aumento del traffico aereo. Tali mappe sono inattendibili e fuorvianti.

- tra i comuni lombardi inclusi nelle Mappe di Rischio, il Comune di Lonate Pozzolo, alla data della presente relazione non ha ancora correttamente identificato l'area di Rischio

D) prevista dalla citata normativa e non ha provveduto alla ricezione della stessa nel proprio Piano di Governo Territoriale. Anche in ragione di tale aspetto di fondamentale rilievo tali mappe sono inattendibili e fuorvianti.

Mappe di Vincolo

In applicazione all'art 707 c.ma 5 del Codice della Navigazione, le zone da sottoporre a vincolo e le relative limitazioni sono riportate in apposite mappe. Gli Enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni delle mappe di vincolo.

Al Paragrafo 19.1 "Superfici di delimitazione ostacoli" della Relazione Generale di cui alla presente VIA, il gestore aeroportuale afferma quanto segue:

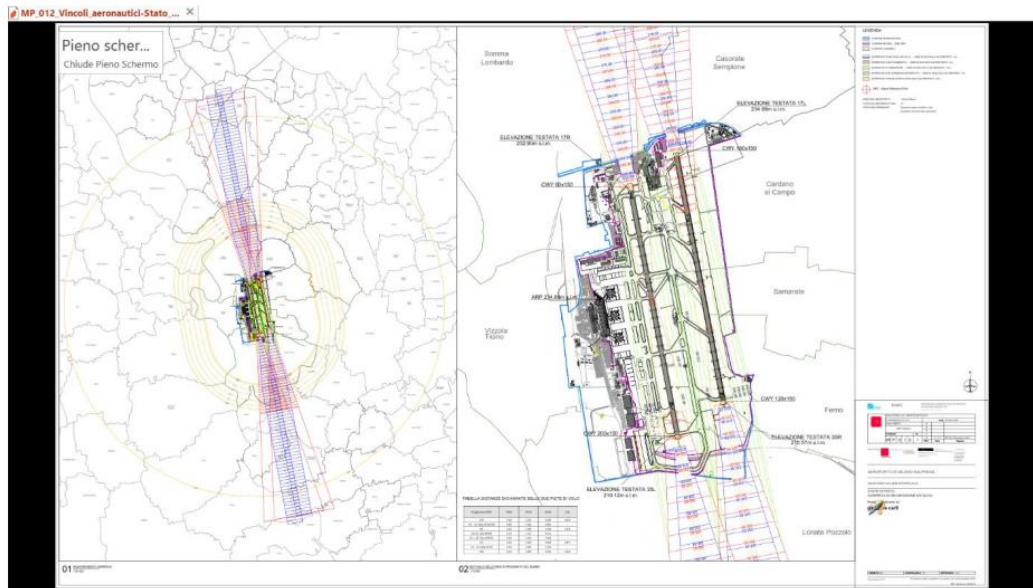
"In attuazione a quanto previsto dall'art. 707 del Codice della Navigazione, e seguendo le disposizioni espresse da ENAC, SEA per l'aeroporto di Malpensa ha anche redatto le "Mappe di vincolo e delimitazione ostacoli" (pubblicazione ottobre 2012, con successivo aggiornamento in luglio 2015), che sono state approvate in forma definitiva da ENAC con Decreto Dirigenziale n. 11784 del 04.02.16 e formalmente trasmesse a tutti Comuni interessati affinché le Amministrazioni, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine al governo del territorio, potessero adeguare i propri strumenti urbanistici con le prescrizioni ivi indicate e quindi autonomamente valutare la fattibilità di nuove opere anche in termini di sicurezza della navigazione aerea."

Le Mappe di Vincolo cui ENAC e SEA fanno riferimento non risultano pubblicate ad oggi nemmeno sul sito di ENAC, così come si può agevolmente verificare al seguente indirizzo: <https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/mappe-di-vincolo>

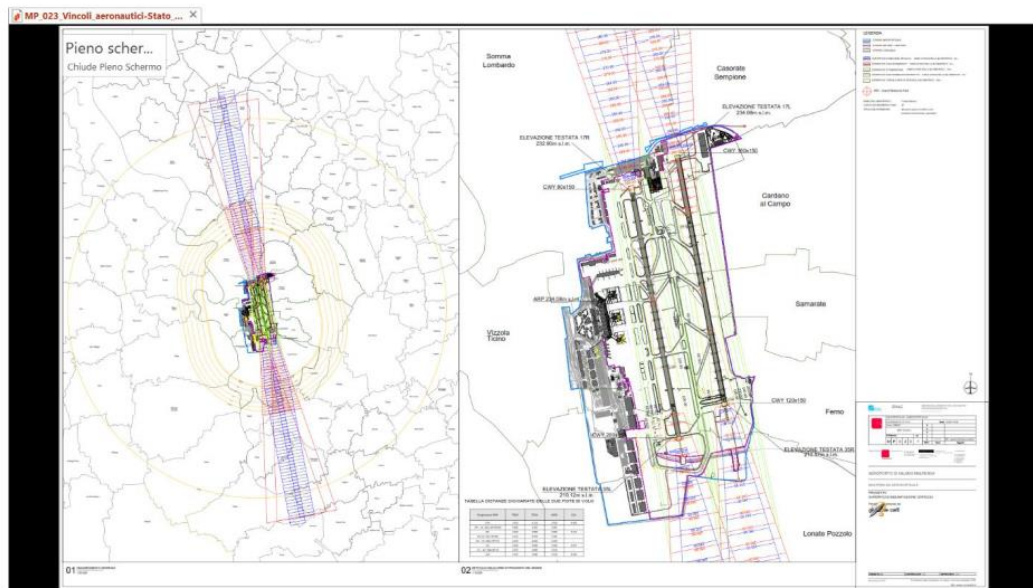
Se tali mappe fossero state ufficialmente pubblicate, così come avrebbe dovuto essere, chiunque potrebbe disporre oggi di un valido parametro di confronto tra le stesse e quanto allegato invece al presente Masterplan.

Non potendo fare un confronto, chiunque, e quindi anche questo Ministero, si trova a dover valutare un mero allegato planimetrico privo della benché minima rilevanza probatoria, non verificabile, del tutto inattendibile e conseguente inammissibile.

Anche in questo caso, lo Stato di Fatto attuale (*MP_012_Vincoli_aeronautici-Stato_di_fatto-Superfici_di_delimitazione_ostacoli-signed(2)*) corrisponde allo Stato di Progetto (*MP_023_Vincoli_aeronautici-Stato_di_progetto-Superfici_di_delimitazione_ostacoli-signed(1)*)



(MP_012_Vincoli_aeronautici-Stato_di_fatto-Superfici_di_delimitazione_ostacoli-signed(2))



(MP_023_Vincoli_aeronautici-Stato_di_progetto-Superfici_di_delimitazione_ostacoli-signed(1))

Le mappe sono infatti identiche. Valgono anche qui le stesse considerazioni fatte in relazione ai Piano di Rischio: non è possibile effettuare una adeguata valutazione della delimitazione ostacoli sancita dal Codice della Navigazione quando vengono prodotte solo due mappe, per di più identiche in considerazione del fatto che lo Stato di Progetto non tiene conto del raddoppio del traffico aereo previsto dal Masterplan oggi al vaglio di questo Ministero.

Curve di Isorischio - Art. 715 C.d.N (Valutazione di rischio delle attività aeronautiche)

Il decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, come modificato e integrato con il decreto legislativo 15 marzo 2006 n. 151, ha rivisto la disciplina della parte aeronautica del Codice della Navigazione.

Il nuovo Codice, al Capo III - "Vincoli della proprietà privata", ha introdotto una nuova normativa che regola l'utilizzo e la gestione delle aree limitrofe agli aeroporti, imponendo servitù e limitazioni sui territori limitrofi agli aeroporti con vincoli non più legati alla configurazione del sedime aeroportuale, ma che tengono maggiormente conto della tipologia e delle caratteristiche delle operazioni di volo che hanno luogo sull'aeroporto considerato.

Tali modifiche al Codice della Navigazione consentono di preservare la capacità di sviluppo degli aeroporti presenti sul territorio italiano, con l'intento di tutelare l'interesse primario dello Stato di garantire la mobilità dei cittadini e la crescita economica del Paese attraverso lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, e al contempo garantire i più elevati livelli di sicurezza al territorio.

Nello specifico è stato introdotto l'art. 715 (Valutazione di rischio delle attività aeronautiche), le cui disposizioni si applicano a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile individuati dall'ENAC.

Lo stesso articolo, al 1° comma, prevede che

"al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio".

Malpensa è uno di questi.

Inoltre, l'art. 715 prevede che *"nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i comuni interessati tengono conto della valutazione di cui al primo comma".*

Nel Masterplan attuale non vi è una pagina che è una che faccia riferimento alle Curve di Isorischio, documento fondamentale ai fini della sicurezza aerea perché disciplina quelle che

sono le aree all'interno delle quali deve essere previsto il verificarsi di un incidente aereo causato dalla caduta di un velivolo al suolo.

La mancanza assoluta di riferimenti, documenti, planimetrie relativi all'adempimento dell'art. 715 C.d.N rendono inammissibile ed inattendibile l'intero elaborato e l'intera richiesta di valutazione di Impatto Ambientale, in quanto la privano di un elemento di fondamentale valutazione.

Il dato di fatto reale, comprovato e dimostrabile, è quindi che le Curve di Isorischio di cui all'art 715 C.d.N. non sono state prodotte.

2.4 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - INAMMISSIBILITA' DELLA RICHIESTA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE.

La presente procedura di VIA risulta inammissibile in quanto non preceduta da VAS - Valutazione Ambientale Strategica.

Sebbene le due procedure abbiano ambiti di operatività e di analisi valutativa differenziati, è ormai acclarato come la giurisprudenza amministrativa di rango superiore del Consiglio di Stato (Cons. St., sez. IV, 13 febbraio 2020, n. 1164 - , Cons. St., sez. IV, 13 febbraio 2020, n. 1166) ritenga la VAS, in uno scenario quale quello di cui a questo Masterplan, un adempimento primario rispetto alla VIA.

La necessità di procedere a VAS risiede nel fatto che il Masterplan ed i relativi effetti ambientali impattano anche ed ineludibilmente sul territorio della Regione Piemonte e nello specifico:

- sulla Provincia di Novara,
- sui Comuni di Castelletto Sopra Ticino, Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo a nord dell'aeroporto
- sui Comuni di Cerano, Novara, Trecate, Galliate, Romentino a sud dell'aeroporto
- sul territorio piemontese del Parco del Ticino.

Osservazioni Masterplan Malpensa 2035

2.5 ASSENZA DI PROCEDURA VAS

In merito all'assenza di una procedura di VAS quale procedura sovraordinata, si relaziona quanto segue:

Vale come riferimento, per le analisi a seguire, partire dal precedente Masterplan, la cui istanza di VIA è stata ritirata da ENAC con nota prot.73661/DG del 09.07.2014

Dal precedente Masterplan 2030

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

VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI: VAS - VIA - AIA

HOME RICERCA PROCEDURE DATI E STRUMENTI COMUNIC-AZIONE COLLEGAMENTI CONTATTI

Sei in: Home / Ricerca / Info /

Aeroporto di Milano Malpensa - Nuovo Master Plan

Informazioni generali

Opera: Aeroporto di Milano Malpensa

Progetto: Aeroporto di Milano Malpensa - Nuovo Master Plan

Descrizione: Il Masterplan di Milano Malpensa prevede la realizzazione della terza pista e delle infrastrutture correlate, dell'espansione del Terminal 1, del nuovo Midfield satellite e dei piazzali aeromobili, dei collegamenti sotterranei tra Terminal 1 ed il Midfield satellite, della riqualifica-espansione del Terminal 2, degli interventi di adeguamento della viabilità e di sviluppo del parcheggio auto, dei nuovi piazzali sosta aeromobili ed hangar di manutenzione, degli edifici di supporto e del nuovo parco logistico.

Proponente: ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Tipologia di opera: Aeroporti

Scadenza presentazione osservazioni: 16/02/2013

Altri progetti per la stessa opera: Mostra / Nascondi

Territori ed aree marine

Regioni: Piemonte, Lombardia Localizzazione

Province: Varese, Milano, Novara

Comuni: Turbigo, Marano Ticino, Samarate, Cardano al Campo, Castano Primo, Ferno, Besenate, Golasecca, Varallo Pombia, Somma Lombardo, Nosate, Vizzola Ticino, Arsago Seprio, Lonate Pozzolo, Pombia, Oleggio, Vanzaghelo, Casorate Sempione, Vergiate, Gallarate, Robecchetto con Induno

Aree marine: Nessuna area marina

Scegli la procedura

Procedura	Codice procedura	Data avvio	Stato procedura
Valutazione Impatto Ambientale	465	16/05/2011	Conclusa

con esito procedurale : istanza di VIA ritira dal proponente ENAC (vedi provvedimento direttoriale allegato alla procedura)

è stato estrapolato il seguente documento:

Informazioni generali	
Documento	Allegato 1A - Analisi di coerenza dello SIA con i criteri di sostenibilità posti dal processo di VAS del PTR
Codice elaborato	Allegato 1A
Autore	ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Responsabile pubblicazione	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
Responsabile metadato	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
Tipo documento	Documento testuale
Scala	-
Lingua	Italiano
Dimensione	5347 kB

Informazioni di contenuto	
Progetto	Aeroporto di Milano Malpensa - Nuovo Master Plan
Procedura	Valutazione Impatto Ambientale
Sezione	Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico/Studio d'Impatto Ambientale/Documentazione generale
Argomenti	ambiente, aeroporti, valutazione di impatto ambientale

Date documento	
Data pubblicazione	02/08/2011
Data stesura	02/08/2011

avente per oggetto:

Analisi di coerenza dello SIA con i criteri di sostenibilità posti dal processo di VAS del Piano Territoriale Regionale (Aprile 2011)

Si estrapolano i passaggi principali che argomentano la correlazione tra SIA e VAS, allo scopo di illustrare, a giudizio del proponente ENAC, la non assogettabilità del SIA a VAS ma bensì a semplice VIA.

Assunti di base:

1) **L'Aeroporto di Malpensa rientra tra le opere prioritarie per regione Lombardia previste dal PTR =>**

“INTRODUZIONE Obiettivo del presente documento è quello di condurre un’analisi mirata a verificare la corrispondenza tra gli obiettivi di sostenibilità che sono stati considerati per la Valutazione Ambientale Strategica (di seguito definita come VAS) del Piano Territoriale Regionale della Regione Lombardia (di seguito definito come PTR) ed il Nuovo Master Plan Aeroportuale dell’Aeroporto di Malpensa. La verifica costituisce un’integrazione a quanto già prodotto nello Studio di Impatto Ambientale (di seguito SIA) per il Nuovo Master Plan Aeroportuale dell’Aeroporto di Malpensa e consegue anche alle osservazioni emerse nella sede del Tavolo Tecnico istituito dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il cui primario obiettivo era quello di “delineare una procedura di approvazione del Master Plan che sia efficiente, efficace e condivisa”.

omissis...

IL PTR Il Piano Territoriale Regionale (di seguito definito come **PTR**) è il documento di piano, di cui si è dotata la Regione Lombardia in applicazione dell'art. 19 della L.R. 12/2005 "Legge per il governo del territorio", **avente natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (cfr. Codice dei beni culturali e del paesaggio - D. Lgs. n.42/2004). In tale ottica il PTR recepisce, consolida e aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente in Lombardia dal 2001, integrandone e adeguandone contenuti descrittivi e normativi e confermandone impianto generale e finalità di tutela.** Il PTR della Regione Lombardia è stato approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale del 19 gennaio 2010, n. VIII/9511 quale "atto fondamentale di indirizzo, agli effetti territoriali, della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei Comuni e delle Province". In tal senso il PTR ha delle ricadute sui diversi piani territoriali (comunali, provinciali, dei parchi) e di settore, fornendo gli assi strategici dei termini di orientamento e indirizzo delle scelte. In accordo alla vigente normativa (cfr. art.4 della L.R. 12/2005, in attuazione delle normative comunitarie e nazionali) **il PTR è assoggettato al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica** (di seguito definita come **VAS**), la cui finalità è quella di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali durante il procedimento di adozione e di approvazione di piani e programmi che possano avere effetti significativi sull'ambiente.

Identificazione dell'Aeroporto di Malpensa come Infrastruttura Prioritaria per la Lombardia

Il PTR individua, al Paragrafo 1.5.6 del Documento di Piano, le infrastrutture strategiche per il conseguimento degli Obiettivi di Piano (§Allegato 1). Esse sono costituite da:

La rete verde regionale (§ ob. PTR 10,14,17,19,21);

La rete ecologica regionale (§ ob. PTR 7, 10, 14, 17, 19);

La rete ciclabile regionale (§ ob. PTR 2,3,5,7,10,17,18);

Le infrastrutture per la depurazione delle acque reflue urbane (§ ob. PTR 1, 3, 4, 7, 8, 16, 17);

Le infrastrutture per la mobilità (§ ob. PTR 2, 3, 4, 12, 13, 24);

Le infrastrutture per la difesa del suolo (§ ob. PTR 7,8,14,15,21);

L'infrastruttura per l'informazione territoriale (§ ob. PTR 1, 2, 8, 15);

Le infrastrutture per la banda larga (§ ob. PTR 1, 2, 3,4, 9, 22);

Le infrastrutture per la produzione e il trasporto di energia (§ ob. PTR 2, 3, 4, 7, 8, 16).

Con riferimento, in particolare, alle infrastrutture prioritarie per la mobilità, il piano sottolinea la necessità di affermazione come hub dell'aeroporto di Malpensa e di sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, con l'articolazione dei differenti ruoli per gli scali di Linate, Orio al Serio e Montichiari.

Lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo necessita dunque di azioni di potenziamento infrastrutturale e di attenzione al sistema di adduzione. In particolare nel PTR si afferma che **"il rafforzamento del ruolo dell'aeroporto di Malpensa, quale scalo di riferimento principale nel più ampio sistema aeroportuale nazionale, non può prescindere da una puntuale definizione del sedime aeroportuale in funzione della capacità futura dello scalo** nonché dall'adeguamento e completamento del sistema di accessibilità, attraverso la realizzazione dei collegamenti con la rete primaria nazionale e internazionale, stradale e ferroviaria (definiti nell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto nel 1999) e, più in generale, il potenziamento delle interconnessioni con gli altri scali del sistema aeroportuale settentrionale."

In questa accezione, pertanto, il Master Plan dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa soddisfa gli obiettivi di potenziamento infrastrutturale individuati all'interno del PTR. In tal senso il processo di VAS, mediante i documenti di Valutazione Ambientale, ha valutato gli impatti positivi e negativi correlati all'attuazione degli stessi Obiettivi di Piano. "

2) il PTR è stato oggetto di VAS , secondo i seguenti obiettivi:

GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEL PROCESSO DI VAS In particolare il processo di VAS che ha portato all'adozione del PTR ha considerato nell'ambito della Valutazione Ambientale i principali obiettivi di sostenibilità ambientale di livello internazionale, europeo e nazionale. Il presupposto su cui si è basata l'identificazione di tali obiettivi si è fondato sull'esame del quadro di riferimento normativo e programmatico e sull'analisi del contesto e delle criticità ambientali in Lombardia (cfr. Capitolo 7 del Rapporto Ambientale a corredo della Valutazione Ambientale del PTR).

L'interpretazione e definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale considerati nel processo di VAS si è quindi basata sui documenti/atti/norme/programmi elencati nel seguente Box 2.1.

Box 2.1 Riferimenti Adottati dalla VAS per la Definizione degli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale

- [A] VI Programma comunitario di azione in materia di ambiente
- [B] Strategia tematica comunitaria sull'inquinamento atmosferico
- [C] Piano d'azione europeo per le foreste
- [D] Convenzione europea del Paesaggio
- [E] Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo
- [F] Strategia europea per l'ambiente e la salute
- [G] Piano d'azione europeo per l'ambiente e la salute
- [H] Libro bianco sulla sicurezza alimentare
- [I] Direttiva Seveso II
- [J] Direttiva 89/391/CEE
- [K] Direttiva quadro sui rifiuti
- [L] Libro verde – Strategia europea per un'energia sostenibile, competitiva e sicura
- [M] Piano d'azione europeo per l'efficienza energetica
- [N] Libro bianco sulla politica europea dei trasporti
- [O] Direttiva quadro sulle acque 60/2000; Strategia di azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia
- [P] Legge quadro nazionale aree protette
- [Q] Legge quadro nazionale incendi boschivi
- [R] L. 26 ottobre 1995, n. 447; DPR 30 Marzo 2004, n. 142
- [S] L. 26 ottobre 1995, n. 447; DPR 18 novembre 1998, n. 459
- [T] D.lgs. 17 gennaio 2005, n. 13
- [U] Legge quadro nazionale sull'inquinamento elettromagnetici

3) svolta l'analisi e la verifica di correlazione tra MasterPlan e il PTR sotto il profilo ambientale:

“ANALISI DEI CONTENUTI STRATEGICI ED AMBIENTALI DEL MASTER PLAN Scopo del presente Capitolo è quello di porre in relazione i contenuti strategici ed ambientali del Master Plan con gli obiettivi di sostenibilità ambientale del PTR (così come definiti ed analizzati nel precedente Capitolo 2 e così come analizzati dal processo di VAS nell'ambito delle valutazioni ambientali a corredo dello stesso).

In particolare è possibile affermare che, a livello generale, gli Obiettivi di Sostenibilità del PTR (cfr. Allegato 1), laddove pertinenti, sono presenti sia nel Master Plan, (che nei contenuti strategici ha identificato un certo numero di azioni progettuali relazionabili agli stessi) sia nelle analisi ambientali dello SIA, documento che ha:

- *Analizzato i livelli preesistenti delle qualità ambientali delle componenti e matrici potenzialmente oggetto di interferenze da parte dal progetto;*
- *Valutato gli impatti diretti ed indiretti relazionabili al progetto;*
- *Definito le più opportune misure di mitigazione e/o compensazione, dove necessarie.*

Pagina 16 di 43

Nello specifico la verifica di omogeneità tra gli Obiettivi di Sostenibilità su cui si fonda il PTR (intesi come Obiettivi di Sostenibilità considerati dal processo di VAS per il PTR) è analizzata nel successivo Paragrafo 3.1, in cui, oltre a declinare gli obiettivi stessi, si verifica la rispondenza degli stessi con i contenuti strategici ed ambientali del Master Plan. Quale chiave di lettura ai seguenti Paragrafi (ed in particolare al successivo Paragrafo 3.1) si evidenzia che le frasi riportate in carattere corsivo costituiscono stralci del documento di Valutazione Ambientale a corredo del processo di VAS.

3) presentato il risultato della verifica di correlazione tra MasterPlan e il PTR sotto il profilo ambientale:

“CONCLUSIONI

Il presente documento descrive la verifica incrociata tra gli obiettivi di sostenibilità del Piano Territoriale Regionale della Regione Lombardia (come emergono dal piano stesso e dal processo di Valutazione Ambientale Strategica collegato) e i contenuti strategici e ambientali incorporati nel Master Plan.

Tale verifica, redatta nell’ottica di quanto emerso nell’ambito del Tavolo Tecnico istituito dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ovvero soddisfacendo il criterio secondo cui “la stessa procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale potrebbe essere arricchita con i temi più propri della sostenibilità ambientale, non tanto in chiave di strategie di assetto quanto piuttosto di strategie di governo delle risorse necessarie per la realizzazione e per la gestione delle infrastrutture”), ha evidenziato forti elementi di coerenza tra i documenti analizzati.

In particolare si è evidenziato che il PTR stesso:

- *sottolinea la necessaria funzione di hub dell’aeroporto di Malpensa nonché di centro di sviluppo del sistema aeroportuale lombardo;*
- *valuta (mediante il processo di VAS) i potenziali impatti negativi legati a tale sviluppo infrastrutturale.*

Quest’ultimo aspetto coincide sia con gli aspetti strategici definiti in sede di sviluppo del Master Plan, sia con i contenuti e risultanze delle analisi condotte dallo SIA. In particolare, quale sintesi delle analisi condotte è possibile concludere che:

omissis..

- *con riferimento ai contenuti ambientali del Master Plan: o lo SIA ha identificato una serie di valenze ambientali positive per il progetto; o lo SIA ha, al contempo, delineato per alcune componenti ambientali (ad esempio per la componente suolo e flora, fauna ed ecosistemi) dei potenziali impatti negativi ed ha definito di conseguenza una serie di misure di mitigazione e di compensazione degli impatti attesi. “*

4) estratto dalla relazione finale, in merito alla correlazione tra MasterPlan e il PTR relativamente alla VAS:

“Relazione Finale - Tavolo Tecnico presso il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Aeroporto di Malpensa - Nuovo Master Plan Aeroportuale

Pagina 17 di 43

omissis...

I punti di attenzione e i principali obiettivi assegnati al “tavolo tecnico” sono:

omissis...

1. Ricostruzione di tipo preliminare focalizzata alla conoscenza delle attività che si sono susseguite negli ultimi 10 anni. Dal 1999-2000, con il trasferimento dei voli dall'aeroporto di Linate a quello di Malpensa, si sono susseguite una serie di procedure di verifica ambientale (decreti di compatibilità ambientale, piani d'area, verifiche di esclusione, zonizzazioni acustiche, procedura art.21 D.lgs152/06, accordi di programma, ecc) e di modifiche gestionali che rendono necessaria una puntuale ricostruzione degli eventi in termini sia infrastrutturali che del loro utilizzo (movimentazioni) in modo da poter iniziare il nuovo percorso di lavoro con idonea chiarezza di riferimenti.

2. Inquadramento del programma di potenziamento e sviluppo dell'aeroporto di Milano Malpensa (Master Plan) in una visione integrata con i diversi strumenti e/o atti di pianificazione locale predisposti dalle istituzioni territoriali. Inoltre è da porre attenzione all'individuazione delle modalità secondo cui attuare la più idonea procedura da espletare per l'integrazione e la concertazione con il territorio nelle due fattispecie delle autorizzazioni e del rapporto con le collettività interessate.

3. Sviluppo di una proposta metodologica che consenta l'integrazione e la compresenza nel percorso di lavoro di tutte le esigenze connesse alla progettazione, condivisione e approvazione di un intervento territoriale complesso quale quello in oggetto

omissis...

*In merito al **primo punto** è stato predisposto da ENAC-SEA un documento che ripercorre i passi salienti dell'iter evolutivo dell'aeroporto di Malpensa (cfr allegato I) ed evidenzia che il nuovo strumento di gestione dell'aeroporto è il Nuovo Master Plan Aeroportuale che ha avuto già il nulla osta tecnico da parte di ENAC (febbraio 2010) e che sarà l'oggetto della verifica ambientale. Detto strumento consente di chiarire il ruolo dell'aeroporto e il suo rapporto con il territorio.*

*Il **secondo punto** è stato sviluppato con un contributo della Regione Lombardia dove particolare attenzione è posta alle **politiche territoriali-ambientali che sono state eseguite e che sono in atto** in relazione all'assetto del territorio regionale (con il **Piano Territoriale Regionale**) e più nello specifico per il settore di intervento (**Piano territoriale d'area Malpensa quadrante ovest**). Per i due piani si è concluso/avviato il processo di VAS (cfr allegato II). In particolare si evidenzia che la Regione Lombardia, con l'approvazione definitiva del **Piano Territoriale Regionale**, ha svolto e concluso il relativo processo di VAS delineando il sistema dei trasporti regionali e sottolineando per il trasporto aereo la scelta di un sistema di scali con ruoli diversificati in cui Malpensa svolge il ruolo di hub e pertanto se ne prevede il **potenziamento**.*

*Sempre in termini di pianificazione territoriale e nello specifico in relazione all'ambito di intervento, 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” (artt. 20 e 21, lr n.12/2005), **sono stati definiti lo schema metodologico-procedurale di predisposizione del PTRa e della relativa VAS e delle principali azioni di confronto.** Sono inoltre state 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.

In merito al punto 3 si osserva quanto segue. La discussione si è articolata per determinare il percorso approvativo che, dal punto di vista ambientale, è più opportuno per il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PdS) o Master Plan. Le opzioni a confronto sono state quelle del processo proprio di una VAS sul Piano e di una successiva procedura di VIA per le singole opere ovvero di una procedura di VIA direttamente del PdS. Per poter individuare in modo consapevole quale valutazione ambientale è opportuno sviluppare nel caso degli aeroporti si è ricondotta l’attenzione alla natura giuridica dello strumento del PdS e si fa presente quanto segue.

Gli aeroporti sono dati in concessione dallo Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ad una Società di cui all’art.10 comma 13 della Legge n.537 del 24.12.1993 (Società di gestione). L’affidamento è effettuato sulla base di un programma di intervento (il PdS) presentato dalla Società stessa, corredato dal relativo piano economico-finanziario. La durata della concessione ha un limite massimo di 40 anni.

L’affidamento è subordinato alla verifica da parte del MIT di una serie di condizioni tra cui vi è l’approvazione del PdS così come disciplinato dal comma 6 dell’art.1 della L.351/95. In particolare detto comma indica che: “I piani di sviluppo aeroportuale, approvati dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell’aviazione civile (oggi ENAC), d’intesa con il Ministero dei lavori pubblici, ai sensi dell’articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, comprendono la verifica di compatibilità urbanistica e comportano dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti. L’approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute”

=> aspetti ambientali si è considerata anche la Circolare del Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici n. 1408 del 23 febbraio 1996 (GU n.117 del 21.5.96) che disciplina la **“PROGRAMMAZIONE, APPROVAZIONE E AUTORIZZAZIONE DEI PIANI DI SVILUPPO AEROPORTUALE E DELLE OPERE DA REALIZZARE IN AMBITO AEROPORTUALE (DECRETO-LEGGE 28 GIUGNO 1995, ART.1, COMMA 6, CONVERTITO NELLA LEGGE 3 AGOSTO 1995, N.351)”**.

attività e fasi di lavoro

- La programmazione dell’attività di infrastrutturazione aeroportuale (parte A) • I Piani di Sviluppo Aeroportuale (parte B) • L’attuazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale (parte C) • Le singole opere da eseguire negli aeroporti non inserite in piani già approvati (parte D) • Le opere minori (parte E)

omissis...

Da quanto esposto si prende quindi atto che, nel caso degli aeroporti, il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PdS), è lo strumento tecnico con il quale si progetta e si gestisce un aeroporto così come stabilito dal su citato Dlgs.251/95 convertito in Legge n. 351 del 3 agosto 1995 “disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali,”. Si ritiene quindi che il Piano di Sviluppo Aeroportuale è da assimilare al “progetto dell’Aeroporto” e questo non solo per la denominazione che né è stata data (rif commi 3 e 4 della parte B della citata circolare

Pagina 19 di 43

ministeriale) ma anche per gli effetti che l'approvazione del Piano di Sviluppo comporta ovvero la dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e la variante agli strumenti urbanistici esistenti, nonché strumento per il controllo della coerenza delle realizzazioni che vengono messe in atto dalla società di gestione aeroportuale. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (alcune volte denominato Master Plan) è assunto quindi al pari del progetto preliminare/definitivo per le altre infrastrutture di trasporto. L'opportunità di considerare il PdS e non i progetti delle singole opere risiede nel fatto che tali progetti sono eseguiti ad un livello estremamente di dettaglio e che l'esame di parti d'opera è decisamente contrario ai principi sui quali si fonda e viene eseguita la valutazione ambientale (effetti complessivi delle azioni di progetto). In virtù delle caratteristiche sopra richiamate, il Piano di Sviluppo Aeroportuale, risulterebbe assoggettabile alla procedura di VIA ravvisandosi la sua natura di "progetto di opera pubblica".

Si passa quindi alla considerazione di tre tematiche che afferiscono a tre tipologie concettuali di verifica per le loro implicazioni ambientali;

1a. Assetto e programmazione della rete al quale afferisce l'opera :

- rif. Circolare 1408/96 del Ministero dei Trasporti e Lavori Pubblici ;
- la programmazione delle attività di infrastrutturazione aeroportuale e l'Ente che ha tale compito è l'ENAC ;
- si riscontra una lacuna da parte di ENAC in quanto è venuto meno il ruolo di programmazione (cit.: *non si ha uno strumento per la programmazione dell'assetto del trasporto aereo a livello nazionale o per lo meno di porzioni di territorio. Si prende atto al riguardo che è stato predisposto uno studio sul sistema nazionale degli aeroporti e che da questo originerà un Piano nazionale degli aeroporti che consentirebbe di colmare la mancanza di programmazione sopra richiamata*);
- tale documento mancante assume il ruolo di Piano- Programma e quindi soggetto a VAS secondo quanto disposto dal Dlgs 152/06 e smi.
- **qualora si intenda bypassare l'aspetto lacunoso**, cit.: *"qualora non fosse ritenuto opportuno condizionare l'esame dei progetti infrastrutturali alla ricordata carenza di pianificazione, potrà essere sviluppata la procedura per i singoli Piani di Sviluppo aeroportuali, pur negli auspici sopra espressi da condividere con Organi di pertinenza (es Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)."*

1b. Funzionalità della rete nella quale si inserisce la nuova opera o il potenziamento di una esistente

2. Approfondimenti tecnici delle valutazioni ambientali relativi all'opera in progetto con particolare attenzione a:

- a. Rapporto domanda-offerta
 - b. Dimensionamento dell'infrastruttura in progetto
 - c. Livello di sostenibilità ambientale che il nuovo progetto consente di raggiungere (in caso di potenziamenti) o di conseguire (per interventi ex nuovo)
3. Assetto del territorio nel quale l'aeroporto è inserito con riferimento a:
- a. Sistema infrastrutturale (tema di cui al punto 1b)

gli aspetti di cui sopra vanno sempre valutati e il quadro di riferimento progettuale deve prevedere quanto previsto dal dettato del DPCM 27.12.1988 :

"le caratteristiche dell'opera progettata, con particolare riferimento a: a) la natura dei beni e/o servizi offerti; b) il grado di copertura della domanda ed i suoi livelli di soddisfacimento in funzione delle diverse ipotesi progettuali esaminate, ciò anche con riferimento all'ipotesi di

assenza dell'intervento; c) la prevedibile evoluzione qualitativa e quantitativa del rapporto domanda-offerta riferita alla presumibile vita tecnica ed economica dell'intervento; d) l'articolazione delle attività necessarie alla realizzazione dell'opera in fase di cantiere e di quelle che ne caratterizzano l'esercizio; e) i criteri che hanno guidato le scelte del progettista in relazione alle previsioni delle trasformazioni territoriali di breve e lungo periodo conseguenti alla localizzazione dell'intervento, delle infrastrutture di servizio e dell'eventuale indotto. *la stessa procedura di valutazione di impatto ambientale potrebbe essere arricchita con i temi più propri della sostenibilità ambientale, non tanto in chiave di strategie di assetto quanto piuttosto di strategie di governo delle risorse necessarie per la realizzazione e per la gestione delle infrastrutture. In questo senso l'aeroporto è un "sistema" che ben si presta a questo tipo di sviluppi basti pensare al tema dell'energia, dei rifiuti, delle acque, ecc.*

3b. Altre funzioni territoriali => gestione del territorio limitrofo all'opera:
*Un'infrastruttura di trasporto, specialmente se di ampio respiro come quelle oggetto di valutazione ambientale nazionale, si inserisce in un contesto territoriale ma è giustapposta a questo e non interagisce in modi diretti con lo stesso per cui non implica una modifica di assetto, se non una trasformazione delle aree strettamente necessarie per la sua realizzazione. Né è prova la modalità con la quale viene approvata (pubblica utilità e variante agli strumenti urbanistici vigenti). Rimane l'evidenza però che in molti casi detta infrastruttura è spunto indiretto di sviluppi del territorio che modificano le caratteristiche e la struttura delle stesse aree limitrofe. Questo aspetto però non è da attribuire all'opera in progettazione visto e considerato che in molti casi tali trasformazioni implicano delle criticità anche per il gestore delle stesse infrastrutture, che preferirebbe non dover subire detti fenomeni. **Il tema quindi si sposta da chi gestisce l'infrastruttura a chi gestisce il territorio. Preso atto della necessità dell'opera e della sua compatibilità ambientale sancita con il decreto di VIA e con l'approvazione della stessa in Conferenza dei Servizi, la variante allo strumento urbanistico e/o territoriale può non voler dire semplicemente prendere atto della nuova presenza ma in modo più ampio e strategico assegnare alle porzioni di territorio limitrofe alla nuova opera, regimi di trasformazione coerenti con il nuovo elemento. Questa se necessaria e ritenuta utile dall'Ente territoriale diviene un'azione di pianificazione territoriale che potrà eseguire il più idoneo processo di valutazione ambientale in termini di processo di VAS.***

nello specifico caso della Malpensa:

il documento di definizione del nuovo assetto dell'aeroporto (in questo caso denominato Master Plan Aeroportuale di Malpensa) potrebbe quindi seguire le procedure previste per i progetti infrastrutturali dal Dlgs 152/06 e dall'art. 81 del DPR 616/1977, fatte salve le determinazioni che la CTVIA potrà assumere.

omissis

...da almeno un decennio la Regione Lombardia ha posto lo sviluppo del sistema aeroportuale di Malpensa e della sua accessibilità al centro della propria azione di governo. In tal modo, tutti i principali atti della programmazione regionale, tenendo conto delle previsioni che accompagnano lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa, ne promuovono l'integrazione nel tessuto territoriale.

omissis

...la Regione Lombardia si è dotata di un Piano Territoriale Regionale (il PTR) e per tale Piano, che prevede il potenziamento dell'aeroporto di Malpensa, si è concluso il processo di VAS.

Poiché il Piano regionale, connotato come strumento di strategie e obiettivi, non ha individuato per nessun intervento una definizione progettuale puntuale, né tanto meno le implicazioni che le opere possono avere sul territorio, nel caso della zona di Malpensa e del quadrante Ovest, la Regione Lombardia sta redigendo un Piano Territoriale d'Area.

In merito a quest'ultimo, attraverso la Dgr 16/12/2009 n.8/10840 "Avvio del Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa-Quadrante ovest" (artt. 20 e 21, lr n.12/2005), sono stati definiti lo schema metodologico-procedurale di predisposizione del PTRA e della relativa VAS e delle principali azioni di confronto.

In tal modo la Regione Lombardia potrà assicurare che l'assetto del territorio nel quale si inserisce l'aeroporto sia pianificato e gestito nel rispetto della verifica ambientale strategica in atto.

Conclusioni :

in merito alla correlazione tra MasterPlan e il PTR relativamente alla VAS, assunto quanto sopra, emerso dal Tavolo Tecnico, si deduce che:

- _ quand'anche il MasterPlan fosse soggetto alla sola VIA, esso rientra tra le opere prioritarie di regione Lombardia e pertanto comprese in un PTR;
- _ Il PTR è soggetto per sua natura alla VAS;
- _ Per l'attuale PTR la procedura di VAS è conclusa;
- _ Il PTR attuale non è entrato nel merito delle definizioni progettuali né delle implicazioni sul territorio derivanti del potenziamento aeroportuale;
- _ In conseguenza del punto precedente la Regione Lombardia ha previsto la redazione di un Piano Territoriale d'Area, (PTRA) secondo la Dgr 16/12/2009 n.8/10840 avente per oggetto "Avvio del Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa-Quadrante ovest" (artt. 20 e 21, lr n.12/2005) da sottoporre a VAS .
- _ Attualmente il PTRA non risulta essere stato redatto e quindi il contenuto dello stesso, incluse le opere prioritarie quali il potenziamento dell'aeroporto della Malpensa, non è stato sottoposto a VAS.
- _ Il PTR inoltre ha seguito il percorso della VIC (Valutazione di Incidenza) , necessaria in presenza dei elementi della Rete natura2000, ma codesta VIC non è entrata nel merito dei singoli interventi, pertanto già in codesta sede , cit: *in ogni caso la valutazione compiuta delle ricadute e degli impatti di un potenziamento dell'infrastruttura (e l'eventuale ampliamento delle superfici aeroportuali) necessita di approfondimenti valutativi, esplicitamente richiesti nel Rapporto Ambientale e necessari anche per la Valutazione di Incidenza.*

Pertanto :

la Regione Lombardia non è in grado di assicurare che l'assetto del territorio, nel quale si inserisce l'aeroporto, sia pianificato e gestito nel rispetto della procedura di Verifica Ambientale Strategica, in quanto il PTRA è assente

_ Alla luce di quanto sopra e attenendosi alle risultanze del documento "Analisi di coerenza dello SIA con i criteri di sostenibilità posti dal processo di VAS del Piano Territoriale Regionale (Aprile 2011)", il MasterPlan, o Piano di Sviluppo Aeroportuale, non può essere "assunto quindi quale progetto preliminare/definitivo" o assimilato a mero ed

Pagina 22 di 43

esclusivo “Progetto dell’Aeroporto” al pari di un progetto infrastrutturale di trasporto, bensì identificabile come strumento di programmazione territoriale, oltretutto senza essere legittimato dalla norma.

A conforto si richiama quanto contenuto nel documento : ANALISI DI COERENZA DELLO SIA CON I CRITERI DI SOSTENIBILITÀ POSTI DAL PROCESSO DI VAS DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE (APRILE 2011); NOTA DI APPROFONDIMENTO DI REGIONE LOMBARDIA -TAVOLO TECNICO RELATIVO ALL’AEROPORTO DI MALPENSA pag.57 : “... Infine proprio lo scorso 22 luglio la **V Commissione consiliare su mandato del Consiglio regionale** ha approvato un testo di Ordine del Giorno da trasmettere al Consiglio per l’approvazione definitiva, dove, tra gli altri, si impegna la Giunta:

- a proseguire nell’azione di sostegno e potenziamento di Malpensa
- a completare il programma di infrastrutture e servizi di accessibilità a Malpensa
- a redigere il più speditamente possibile il nuovo Piano d’Area di Malpensa
- a mettere in atto azioni che garantiscano un inserimento ambientale dello scalo sempre più compatibile con il territorio circostante, accompagnando e supervisionando la realizzazione degli interventi aeroportuali, quali ad esempio il Terzo/terzo e la terza pista, necessari ad offrire un servizio di livello qualitativo e quantitativo maggiore; in particolare si dovrà garantire il massimo raccordo tra VIA degli interventi dello scalo e VAS del Piano Territoriale d’Area per assicurare la corretta ricaduta sull’area vasta”

_ alla luce di quanto sopra esposto pare evidente che, a norma di Legge, il cui punto di riferimento è il Testo Unico Ambientale o Codice dell’Ambiente la D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i., il Masterplan non possa essere autorizzato in assenza di un Piano sovraordinato che sia stato oggetto di procedura di VAS con esito positivo; in difetto il MasterPlan stesso, prevedendo interventi che modificano l’attuale programmazione territoriale, assume impropriamente la connotazione di un Piano/Programma di Intervento e pertanto, perseverando impropriamente la procedura, soggetto alla Valutazione Ambientale Strategica assente a monte.

_ A norma di Legge si ritiene e si osserva che l’assenza della VAS è fattore ostativo all’autorizzazione del Masterplan.

_ Si sottolinea inoltre che all’attualità la situazione è di carenza normativa in quanto il precedente PTR, con valenza decennale, risale all’anno 1999 e quindi scaduto nei termini.

_ In ultima analisi è inoltre di decisiva rilevanza l’assenza di un Piano Nazionale degli Aeroporti -PNA, quale strumento di pianificazione “principe” , la cui procedura di VAS è in itinere, avendo concluso la fase di scoping con l’ottenimento di un parere da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale (parere n.2328 del 03/03/2017), parere che prescrive che nel Rapporto Ambientale del PNA si dia conto della sostenibilità ambientale delle scelte effettuate dal PNA medesimo.

**A conforto della tesi sopraesposta si consideri la Sentenza del Consiglio di Stato :
Cons. St., sez. IV, 13 febbraio 2020, n. 1164 – Pres. Anastasi, Est. Martino**

di cui si riporta commento :

- (5) Ha ricordato la Sezione che sebbene la normativa di settore (art. 1, comma 6, del d.l. n. 251 del 1995, conv. in l. n. 351 del 3 agosto 1995), non richieda né indichi espressamente che il Masterplan aeroportuale debba essere equiparato ad un progetto definitivo ai sensi della normativa vigente in materia di lavori pubblici, esso deve comunque essere corredato da tutti gli elementi progettuali ed ambientali necessari ad una completa valutazione degli impatti. Le soluzioni progettuali, relative ad aspetti qualificanti dell'opera e/o intervento sottoposto a valutazione di impatto ambientale, devono essere verificate ex ante, e quindi ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale e non già ex post in sede di verifica di ottemperanza alle prescrizioni.

Ha ancora ricordato la Sezione che secondo la Corte di Giustizia UE, in considerazione della finalità della direttiva VAS, consistente nel garantire un livello elevato di protezione dell'ambiente, le disposizioni che delimitano il suo ambito di applicazione e, in particolar modo, quelle che enunciano le definizioni degli atti ivi previsti devono essere interpretate in senso ampio (Corte giustizia UE, sez. II, 7 giugno 2018, Thybaut e a., C -160/17, par.40; cfr. anche 27 ottobre 2016, D'Oultremont e a., C - 290/15, punto 40).

Se l'art. 5, paragrafo 3, della direttiva VAS prevede la possibilità di utilizzare le informazioni pertinenti ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o attraverso altre disposizioni della normativa dell'Unione, l'art. 11, paragrafo 1, di tale direttiva precisa che la valutazione ambientale effettuata ai sensi della stessa lascia impregiudicate le disposizioni della direttiva VIA. Pertanto "una valutazione dell'impatto ambientale effettuata a norma della direttiva VIA non può dispensare dall'obbligo di effettuare la valutazione ambientale prescritta dalla direttiva VAS allo scopo di rispondere ad aspetti ambientali ad essa specifici" (Corte Giustizia UE, sez. II, 7 giugno 2018, cit., paragrafi 64 e 65).

Se la localizzazione di un'opera soggetta a VIA comporta una modifica puntuale del "quadro di riferimento" della pianificazione territoriale, l'esenzione dalla VAS disposta dall'art. 6, comma 12, d.lgs. n. 152 del 2006, presuppone, quantomeno sul piano logico, che tale valutazione sia stata già effettuata in sede di pianificazione generale (Cons. St., sez. IV, 24 aprile 2019, n. 2651).

Ha ancora affermato la Sezione che se è vero che il giudizio di compatibilità ambientale non ha ad oggetto la conformità dell'opera agli strumenti di pianificazione ma la sostenibilità ambientale - e pur potendo convenirsi che, in base all'attuale quadro normativo, interno ed europeo, l'effettuazione di un procedimento di VAS sulla programmazione territoriale o settoriale non è un presupposto di legittimità della VIA (trattandosi di subprocedimenti

Pagina 24 di 43

autonomi e non collegati da vincolo giuridico di presupposizione) - è tuttavia innegabile che l'esistenza di un coerente quadro programmatico costituisca un fattore positivo ai fini della valutazione di impatto ambientale e che, viceversa, l'assenza di una valutazione strategica debba essere ragionevolmente considerata, quantomeno, quale elemento "critico". In tal senso, la IV Sezione ([n. 2569 del 20 maggio 2014](#)) ha già messo in luce che quando il progetto sia conforme alla localizzazione prevista dal Piano già oggetto di VAS "il progetto non dovrebbe, in linea di massima, essere inibito in ragione della sua già vagliata localizzazione". Nel più delicato caso in cui, invece, il progetto comporti variante localizzativa al Piano, la disposizione secondo cui "ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la valutazione ambientale strategica non è necessaria per la localizzazione delle singole opere" (art. 6 comma 12, d.lgs. n. 152 del 2006) deve interpretarsi nel senso che "quando la modifica al Piano, derivante dal progetto, sia di carattere esclusivamente localizzativo, la VIA è sufficiente a garantire il principio di sviluppo sostenibile, non essendo necessaria una preliminare fase strategica che evidenzi altre opzioni localizzative. Logico corollario è che qualora la localizzazione proposta dovesse essere, secondo la VIA, pregiudizievole per l'ambiente nonostante ogni cautela, il progetto andrà incontro ad una mera inibizione" ([sentenza n. 2569 del 2014](#), cit.). Ne deriva che modifiche alla pianificazione generale attraverso scelte progettuali non prefigurate dalla prima possono essere legittimate dalla valutazione di impatto ambientale, senza la necessità di rinnovare quella ambientale strategica, solo se dette modifiche abbiano carattere "esclusivamente localizzativo" mentre, per contro, "non è consentito apportare alla pianificazione settoriale alcuna modifica della destinazione di un sito in esso compreso, attraverso il rilascio in sede di esame di singoli progetti di autorizzazioni concernenti attività antropiche estranee al novero di quelle considerate nella prodromica attività di pianificazione. Pur rispondendo alla medesima logica, la valutazione ambientale strategica e quella di impatto ambientale si collocano in snodi differenti dell'esame delle possibili ricadute sull'ecosistema di attività potenzialmente nocive: la prima attiene alla verifica dei possibili impatti derivanti dall'attuazione di piani, mentre la seconda è circoscritta al singolo progetto. Conseguentemente, la prima sarebbe vanificata laddove possano essere apportate variazioni connesse ad attività non considerate" ([Cons. St., sez. IV, 22 gennaio 2015, n. 263](#)).

Nel caso di specie la IV Sezione ha valutato che poiché il Masterplan 2014 - 2029 dell'aeroporto di Firenze contempla opere di considerevole impatto ambientale - tra cui lo spostamento di un tratto del Fosso Reale, il sotto-attraversamento dell'Autostrada A11 e la

Pagina 25 di 43

rilocalizzazione del Lago di Peretola - l'assenza di una valutazione strategica del piano territoriale che costituisce il "quadro di riferimento" per la relativa approvazione (ai sensi dell'art. 6 della l. n. 152 del 2016), doveva essere logicamente considerata non già un fattore neutro, come ritenuto dalla Commissione VIA, bensì un fattore obiettivamente critico, se non ostativo, ai fini dell'approvazione del Masterplan.

3) AMPLIAMENTO AREA CARGO

dal SIA :

Come riportato nell'immagine precedente l'ipotesi 3 risulta la migliore soluzione di progetto per la localizzazione dell'area cargo dell'aeroporto di Malpensa, in particolare considerando gli interventi di ottimizzazione previsti.

Sono state previste delle ottimizzazioni dell'ipotesi 3 al fine di ripristinare gli habitat interessati dalla soluzione: a fronte della perdita di superficie che si determinerebbe con la realizzazione dell'ipotesi 3 e conoscendo le comunità vegetali interessate, si ritiene opportuno individuare alcuni interventi di mitigazioni e compensazioni, di seguito riportati:

- azioni mirate alla salvaguardia delle zone a brughiera ben conservata non interferite;
- definizione di un piano di interventi manutentivi volti a recuperare la brughiera sia internamente che esternamente al sedime aeroportuale;
- reintroduzione della brughiera nelle zone in cui è scomparsa;
- salvaguardia delle praterie tramite interventi manutentivi programmati nel tempo;
- definizione di un piano di interventi mirato ad arrestare l'avanzamento delle specie alloctone all'interno delle aree boscate e reintroduzione degli elementi tipici della vegetazione potenziale da applicarsi nelle aree esterne al sedime aeroportuale in cui sarà privilegiato l'inserimento e il mantenimento della brughiera;
- valorizzazione delle boscaglie o vegetazione ecotonale tramite interventi di pulizia e lotta alle infestanti;
- contenimento delle specie esotiche invasive.



- Si osserva e si chiede quali tipo di analisi e/o studi previsionali e su quali elaborazioni statistiche si basano i dati numerici relativi al traffico merci futuro, tali da giustificare l'ampliamento aeroportuale della zona Cargo.
- Si osserva e si chiede se il trasferimento del traffico cargo dall'aeroporto di Orio al Serio (BG) a Malpensa, fattore che contribuisce all'incremento, sia un processo decisionale supportato da un metodo di valutazione multicriteria che tenga in considerazione il sistema aeroportuale Lombardo e del Nord Italia o se diversamente trattasi di soli accordi commerciali, operati dal gestore aeroportuale, basati esclusivamente su logiche di profitto. A tal proposito si fa riferimento ad articoli di stampa tra cui l'articolo apparso sul giornale on line "Malpensa24" in data 02/07/2020 in cui la Presidenza della società Alsea, Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori, auspica addirittura la delocalizzazione delle imprese di spedizione da Linate a Malpensa. Tale scenario prospetta e fa temere per scelte strategiche di accentramento su Malpensa delle attività legate al traffico Cargo provenienti dagli aeroporti più significativi della Regione.

_ Si osserva e si chiede se il MasterPlan e relativo SIA abbiano valutato gli aspetti ambientali e le conseguenti ricadute sul territorio in seguito al trasferimento del traffico Cargo.

_ Si osserva e si chiede se il MasterPlan e relativo SIA abbiano valutato gli effetti cumulati e le conseguenti ricadute sul territorio in seguito al trasferimento del traffico Cargo, e quindi all'accentramento delle merci su Malpensa, relativamente ai sistemi di trasporto utilizzati per lo smistamento e consegna delle merci stesse.

_ Si osserva e si chiede se il MasterPlan e relativo SIA abbiano valutato gli aspetti ambientali e le conseguenti ricadute sul territorio in seguito al trasferimento del traffico Cargo con riferimento alle procedure antirumore, ai requisiti acustici degli aeromobili, alle relative procedure di verifica ed eventualmente sanzionatorie, alle fasce orarie protette ed in particolare al divieto dei voli notturni (ore 23,00-6,00), con espresso riferimento all'ottemperanza di quanto disposto dal Decreto Presidente della Repubblica n°476/1999.

Si cita, tra i tanti studi di riferimento, quanto estratto dal sito epicentro.iss.it (Istituto Superiore della Sanità) il rapporto finale del progetto "Linee guida sul rumore notturno per l'Europa" che *è il risultato del lavoro di revisione della letteratura scientifica di un gruppo di esperti scelti tra 17 istituzioni di 12 Paesi europei. Per l'Italia hanno partecipato al progetto l'Università di Roma "La Sapienza" e il Dipartimento provinciale di Pisa dell'Arpa Toscana. I risultati del progetto danno indicazioni importanti ai governi per modificare le legislazioni in materia di rumore notturno....Per la prevenzione primaria degli effetti collaterali sub-clinici del rumore notturno, il rapporto raccomanda che la popolazione non dovrebbe essere esposta a livelli che superano i 30 decibel durante la notte, considerata la soglia massima per proteggere i cittadini, compresi i gruppi più vulnerabili. Tutte le nazioni sono incoraggiate a ridurre gradualmente, nella maniera più efficace possibile, la quota di popolazione esposta a livelli acustici che superano i 55 e, poi, i 40 decibel. Questo progetto europeo fornisce le basi per l'aggiornamento delle linee guida Oms per il rumore notturno, che risalgono al 2000.*

Ci si domanda, per altro, se tali aspetti non siano di competenza di un Piano/ Programma quale il PTRR o il PNA sopracitati, i quali per loro natura sono strumenti di Programmazione sottoposti a VAS, il cui scopo è garantire che l'attività antropica prevista e normata nei Piani/Programmi sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile. Per sostenibilità si intende il rispetto degli ecosistemi e delle risorse e della loro capacità di rigenerarsi, della salvaguardia della biodiversità oltre un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica.

_ L'area tutelata dai parchi piemontese e lombardo fa parte del circuito MAB (Man and Biosphere). Le riserve della biosfera sono aree di ecosistemi terrestri, costali o marini, o una loro combinazione, internazionalmente riconosciute all'interno del programma MAB dell'UNESCO.

_ la zona oggetto di ampliamento è classificata nel SIA come habitat degradato nonché "ex-Brughiera"; si osserva che tale classificazione/descrizione non trova fondamento nella bibliografia e riscontro nei database territoriali. Tale classificazione non corrisponde ad habitat naturale, pertanto lo svilimento di quest'area naturale tutt'altro che degradata appare funzionale ad abbatterne il valore ambientale e quindi renderla non meritevole di particolare tutela od attenzione. Il tutto funzionale alla distruzione ed utilizzo della stessa con opere di cementificazione, consistenti in : 2 nuovi piazzali cargo, 3 moduli magazzini cargo di prima linea e 3 edifici di supporto alla logistica.

La sede attuale di via Molinelli- S.P. 14, inoltre, sarà soggetta allo spostamento del tracciato, che perimetrerà il nuovo sedime aeroportuale, interferendo con l'habitat naturale di risulta, al di fuori del sedime aeroportuale.

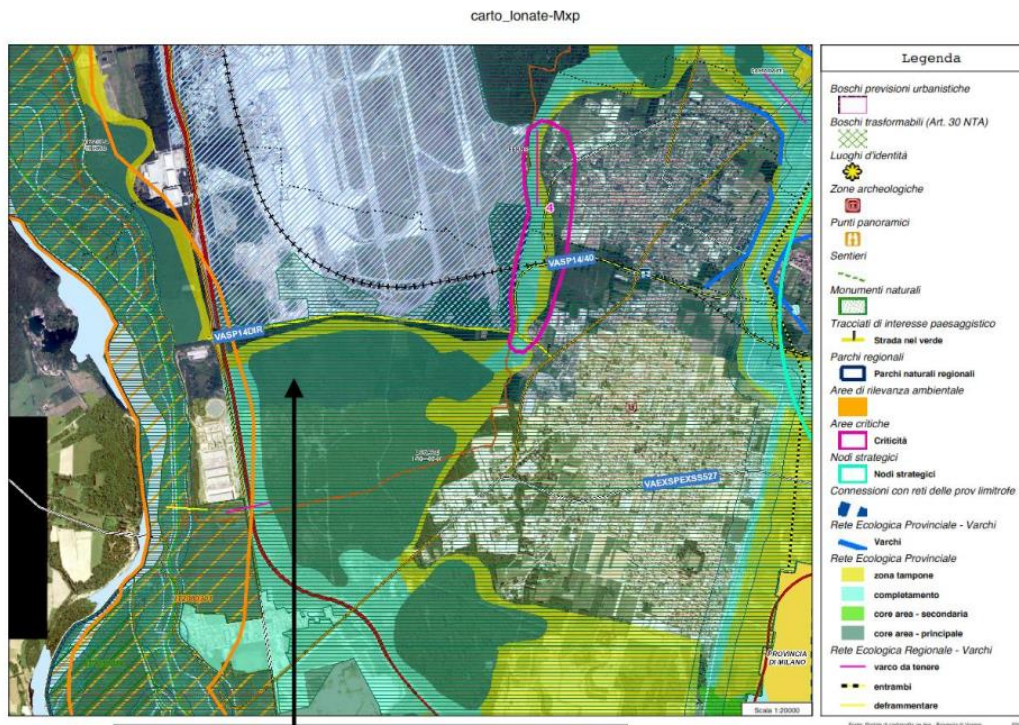
Pagina 28 di 43

_ la zona oggetto di ampliamento rientra tra le zone di compensazione - Piano verde SEA previsto e licenziato con Piano d'area Malpensa 2000. Secondo il Piano verde SEA in tale area erano previste opere di riforestazione che SEA non ha eseguito. Pertanto l'ampliamento, che si legge quantificato in circa 63 ha, occupa una parte di superficie che era già prevista nella compensazione Piano Verde SEA del Piano Malpensa 2000;

Si chiede contezza, con riferimento alle misure di tutela ambientale che dovevano essere assicurate, allora previste con D.G.R.03.06.86 n.IV/274 e 26.07.88 n.IV/35081 e convenzionate con il Parco del Ticino, di rendere noti gli impegni di spesa che SEA ha a suo tempo assunto per la riqualificazione, poi non attuata, dell'area in questione.

_ si osserva che, a fronte di della superficie di 63 ha, occupati dall'ampliamento del sedime aeroportuale, nel SIA - Sintesi non tecnica, si intende porre in atto interventi compensativi per 46,8 ha a fronte di 15,6 ha di superficie forestale distrutta, NON l'equivalente della superficie di 63 ha, verde inglobato nel sedime aeroportuale. Superficie verde, questa, in parte da cementificare e per la residua rimanente senza un espresso impegno non edificandi.

Di fatto questi interventi compensativi vengono effettuati per 41ha tramite nuove piantumazioni in aree già attualmente verdi nella zona interessata, con un ammanco di 5 ha con allocazione da definirsi... in pratica SEA si impegna ad eseguire le opere di compensazione ambientale che avrebbe già dovuto attuare con il Piano Verde SEA di Malpensa 2000. con l'aggravante di sottrarre ben 63 ha di superficie verde che doveva già allora essere valorizzata.



come si può notare nella cartografia la zona interessata dall'ampliamento aeroportuale (rif.mappa pag.seguente) riguarda le zone tampone, completamento e la core area principale delle Rete Ecologica Provinciale

estratto cartografico del SIA con la rappresentazione del sedime aeroportuale in ampliamento

Aeroporto di Milano Malpensa
Masterplan aeroportuale 2035
Studio di Impatto Ambientale



SNT - Sintesi non tecnica

Sistema dei vincoli e di tutela in materia di beni culturali e di paesaggio

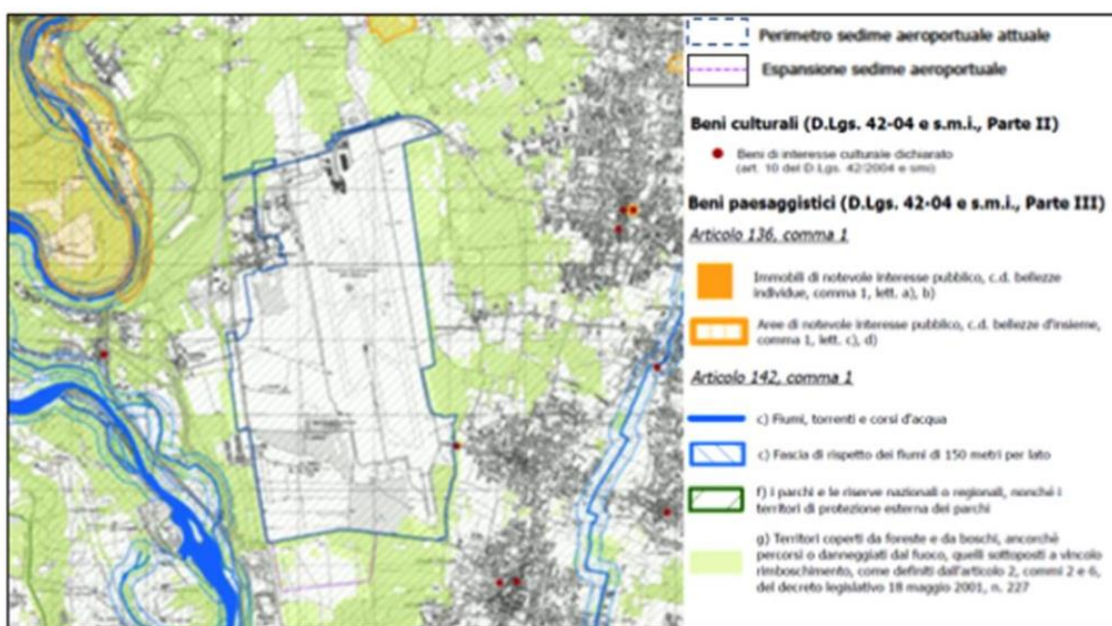










Figura 4 - Beni culturali e paesaggistici tutelati

Beni culturali e paesaggistici tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e smi		Interessati/ Non interessati dal sedime
Parte II Beni culturali	Beni di interesse culturale dichiarato (art. 10)	Non Interessati
Parte III Beni paesaggistici	Immobili di notevole interesse pubblico, c.d. bellezze individue ai sensi (art. 136 co. 1, lett. a), b)	Non Interessati
	Aree di notevole interesse pubblico, c.d. bellezze di insieme ai sensi (art. 136 co. 1, lett. c), d)	Non Interessati
	Aree tutelate per legge (art. 142 co. 1)	Let. c) relativa a Fiumi, torrenti e corsi d'acqua con fasce di rispetto dei fiumi di 150 metri per lato Non Interessati
		Let. f) relativa ai parchi e alle riserve nazionali o regionali, nonché ai territori di protezione esterna dei parchi Interessati
	Let. g), i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'art. 2, co. 2 e 6, del D.Lgs. 18/05/01, n. 227 Interessati (le aree interessate sono alcune porzioni appena fuori dal sedime)	






Legenda

- Alvei fluviali tutelati

- Aree rispetto corsi d'acqua tutelati

- Territori contermini a i laghi

- Parchi nazionali e regionali

- Riserve nazionali e regionali

- Ghiacciai e circhi glaciali

- Aree di interesse pubblico di difficile cartografazione

- Aree di notevole interesse pubblico


Rete Ecologica Regionale (RER)


VARCHI DELLA RER

-  Varco da deframmentare
-  Varco da tenere e deframmentare
-  Varco da tenere

GANGLI DELLA RER

- 





ELEMENTI DI SECONDO LIVELLO DELLA RER

-  CORRIDOI REG PRIMARI A BASSA O MODERATA ANTROPIZZAZIONE

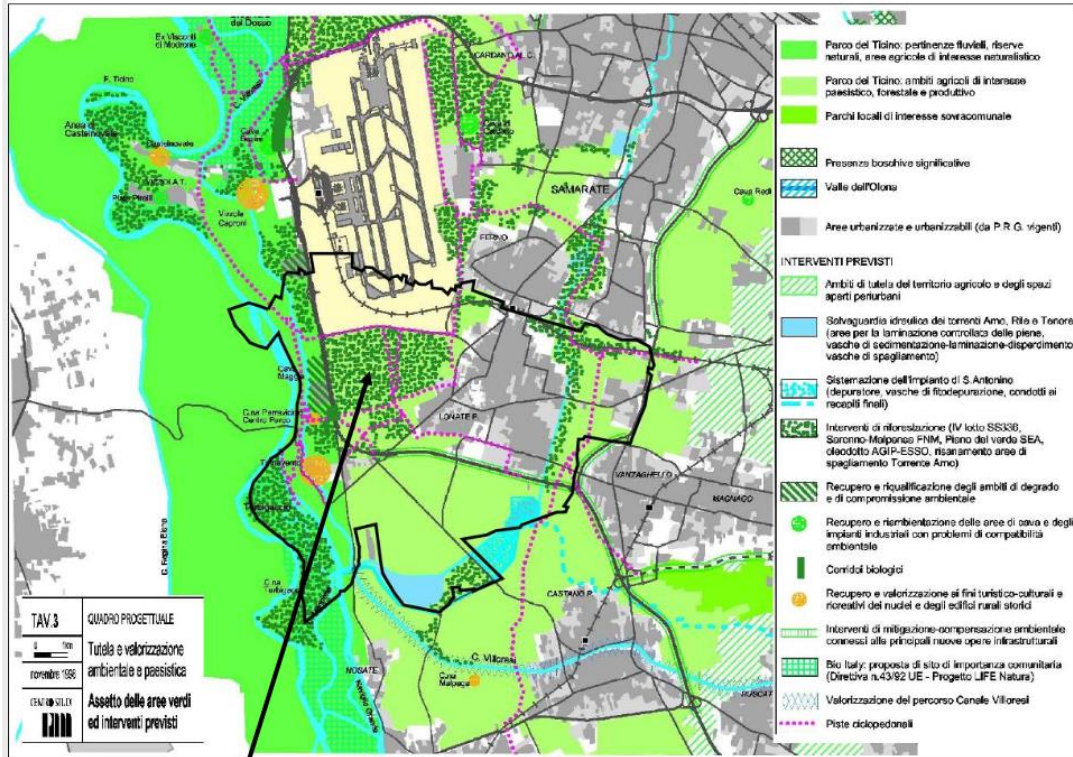
-  CORRIDOI REG PRIMARI AD ALTA ANTROPIZZAZIONE

Province

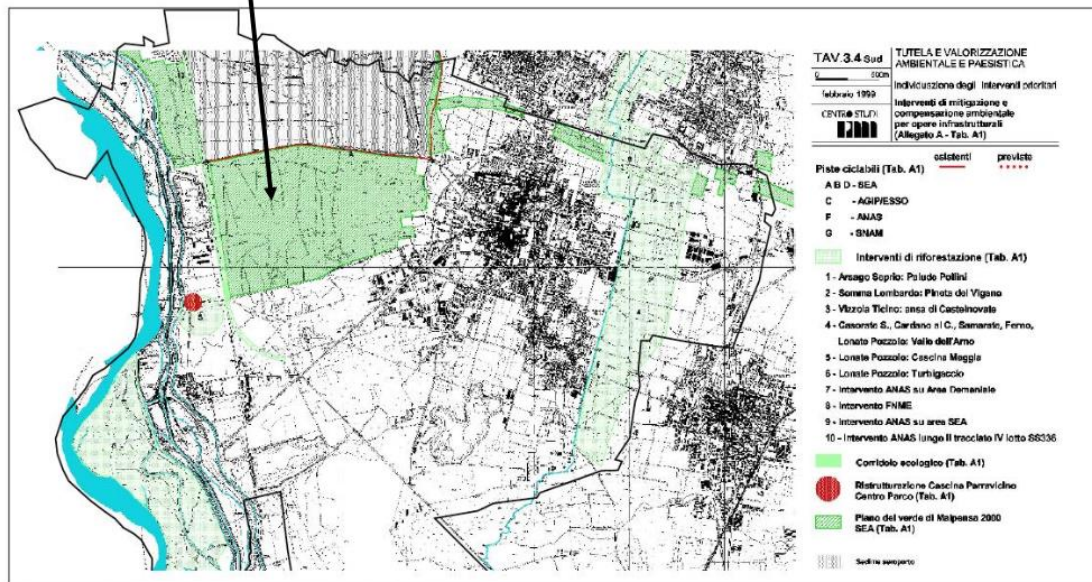
Biodiversita'

- Corridoi primari ad alto livello antropico

- Corridoi primari a medio-basso livello antropico

- Elementi di primo livello

- Elementi di secondo livello


estratti cartografici degli interventi di mitigazione e compensazione ambientali previsti in esito al progetto : completamento del trasferimento del traffico aereo da Linate in attuazione del D.M. 46-T del 05/07/96 e D.M. 101-T del 09.10.98

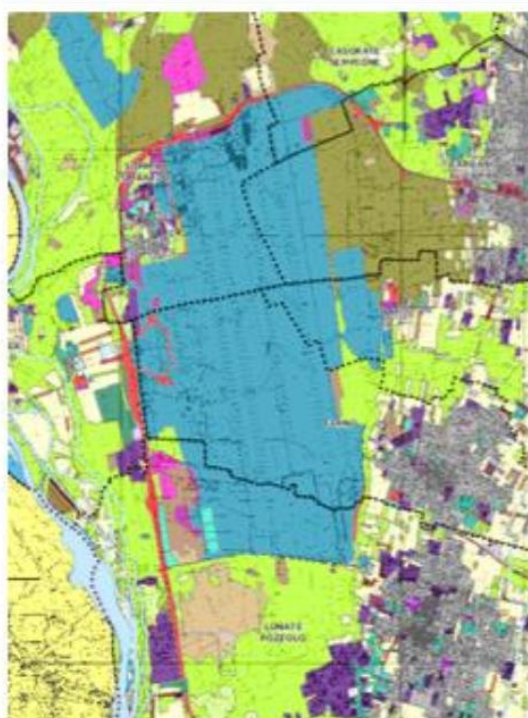


interventi di mitigazione e compensazione ambientali previsti dall'attuazione del progetto di Malpensa 2000



INFORMAZIONI TERRITORIALI

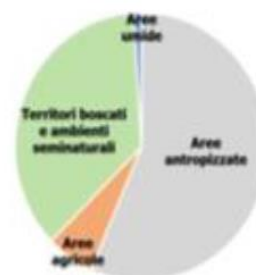
Uso suolo



- Aeroporti ed eliporti
- Alvei fluviali e corsi d'acqua artificiali
- Aree portuali
- Aree verdi incolte
- Bacini idrici artificiali
- Bacini idrici da attività estrattive interessanti la falda
- Bacini idrici naturali
- Boschi conifere a densità media e alta
- Campeggi e strutture turistiche e ricettive
- Cantieri
- Cascine
- Cimiteri
- Colture fioro-vivaistiche a pieno campo
- Colture fioro-vivaistiche
- Colture orticole a pieno campo
- Colture orticole protette
- Impianti di servizi pubblici e privati
- Impianti fotovoltaici a terra
- Impianti sportivi
- Impianti tecnologici
- Insediamenti industriali, artigianali, commerciali
- Insediamenti ospedalieri
- Insediamenti produttivi agricoli
- Parchi divertimento
- Parchi e giardini
- Reti ferroviarie e spazi accessori
- Reti stradali e spazi accessori
- Tessuto residenziale continuo mediamente denso
- tessuto residenziale denso
- vegetazione degli argini sopraelevati
- vegetazione dei greti
- vegetazione delle aree umide interne

Figura 2 - Uso del suolo

Uso suolo	Copertura
Aree antropizzate	56%
Aree agricole	6%
Territori boscati e ambienti seminaturali	36%
Aree umide	1%



estratto cartografico del SIA con la rappresentazione del sedime aeroportuale attuale. E' associata una legenda poco esaustiva in relazione alle zone a sud del sedime aeroportuale

Si osserva inoltre :

_ Gli interventi di mitigazione e compensazione previsti nel presente SIA, si configurano come meri interventi di manutenzione sulle aree verdi esistenti ;

_ Le opere di “compensazione” prevedono lo sfruttamento di “aree di boscaglia (19.4 ha)”, soggette a tagli e sfalci , oltreché ad interventi di reimpianto; nel complesso tali interventi denotano un elevato grado invasivo all’interno di un ecosistema consolidato, **(non siamo in presenza di un parco pubblico cittadino o di una foresta urbana)** senza che venga presa in considerazione la ricaduta di tali interventi, pre, durante e post operam, sulla fauna residente e migratoria;

_ evidenti contraddizioni tra l’analisi dell’impatto relativo alla sottrazione di habitat e biocenosi con riconosciute ripercussioni negative sulla fauna, che il Sia intende compensate con superfici soggette a reimpianto, e la dimensione operativa relativa alla sottrazione di volatili e altra fauna selvatica ai fini del contenimento e prevenzione del fenomeno di wildlife strike cioè il fenomeno delle collisioni che possono determinarsi tra la fauna (uccelli e altra fauna) e gli aeromobili nel corso delle operazioni di volo o in movimento a terra.

La procedura indicata per il contenimento dello wildlife strike consiste in azioni di prevenzione e mitigazione, quali aumento di strumenti dissuasivi, utilizzo di prodotti utilizzati dopo lo sfalcio dell’erba per il controllo delle popolazioni di invertebrati e una campagna di contenimento delle avicole e dei lombrichi.

Pertanto è evidente che lo scopo è limitare la popolazione dell’avifauna; inoltre : quali tipi di sostanze vengono utilizzate e sparse sul suolo, le cui caratteristiche sono quelle di limitare la popolazione di invertebrati? Quali sono le interazioni e le ricadute sulla specie mammifere?

_ evidenti contraddizioni e mancanza di onestà intellettuale nel considerare gli aspetti di cui sopra, sia sotto il profilo degli interventi di “mitigazione e compensazione” risolti senza considerare gli impatti sulla fauna, che gli interventi relativi allo wildlife strike volti al contenimento della fauna stessa, da attuarsi in un ‘area all’interno di un Parco Regionale che è principale corridoio ecologico di collegamento della fauna tra l’area mediterranea e la fascia prealpina e alpina, nonché con il nord Europa.

E’ nozione di comune esperienza quella secondo cui le zone naturali costituiscono richiamo per lo stanziamento e la nidificazione di volatili. Il SIA sul Master Plan non può prescindere dalla preventiva valutazione del rischio di bird strike, perché l’apprezzamento di questo fattore incide direttamente sulla fattibilità delle opere di compensazione e di mitigazione del progetto stesso e, in conclusione, sulla effettiva realizzabilità dell’opera in sé. In altri termini, poiché la valutazione del rischio di birdstrike in sede di redazione del progetto esecutivo potrebbe comportare l’esigenza di modificare e ripensare gli interventi di mitigazione e di compensazione dell’opera, l’unica sede in cui tale valutazione può e deve avvenire è il procedimento di valutazione di impatto ambientale. Più in particolare l’Annex XIV ICAO, al Capitolo 9.4 contiene tre paragrafi sulla riduzione del rischio di bird strike (più genericamente definito wildlife strike). Quello di interesse è il 9.4.4. che impone di evitare qualsiasi attività che possa avvicinare volatili all’aeroporto e alle sue pertinenze e obbliga i gestori a porre in essere atti di intervento di mitigazione del rischio di wildlifestrike, attraverso definite procedure di prevenzione che, nella fattispecie, non si conciliano con la presenza di Parchi e aree a verde.

_ Alterazioni comportamentali dell'avifauna : in merito all'inquinamento acustico il SIA non riporta i dati sulla soglia di disturbo per l'avifauna. L'aspetto dell'inquinamento luminoso non è preso in considerazione sotto nessun aspetto; studi pubblicati quali : "Impatto dell'illuminazione artificiale sugli organismi viventi " di Giuseppe Camerini del Dipartimento di Scienze della Terra e dell'Ambiente - Università degli Studi di Pavia e lo studio promosso dal Parco Lombardo della Valle del Ticino (Fornasari, 2002) sull'impatto dell'aeroporto di Malpensa dimostrano che già attualmente l'inquinamento luminoso prodotto dall'aeroporto provoca alterazioni comportamentali nell'avifauna. Di seguito si riporta stralcio dello studio di Giuseppe Camerini: *"La struttura aeroportuale è di- sposta in un punto nevralgico, che interseca due importanti rotte migratorie autunnali che si dipartono dall'alta pianura dopo che gli Uccelli provenienti da nord hanno volato attraverso le valli alpine. Da osservazioni svolte a partire dal 2000 risulta che l'illuminazione delle piste e delle torri di controllo interferisce in vario modo. Anzitutto il volo migratorio può subire uno stop in conseguenza del fatto che gli uccelli attratti dalle sorgenti luminose atterrano nei loro pressi. Sono inoltre possibili deviazioni delle rotte migratorie al punto da determinare, in alcuni casi, un'inversione del percorso. La mortalità indotta dalle fonti artificiali di illuminazione è molto deleteria per specie il cui status conservazionistico è già precario per effetto di fattori di minaccia diversi dall'inquinamento luminoso."*

SIA - Snt - sez. 8 E - Caratteristiche del progetto

Il sistema funzionale D3 - area cargo relativo ad opere principale e secondarie previste dal MP e considerate nel SIA non sono sufficientemente dettagliate per poter dare seguito a delle valutazioni ambientali; il MP presenta delle carenze informative;

_ L'elencazione delle attività previste sono vaghe: nelle planimetrie sono rappresentati tre costruzioni principale e tre costruzioni secondarie : 3 moduli magazzini cargo di prima linea e 3 edifici di supporto alla logistica.

SIA - Snt - sez. 9.2 Geologia e acque

_ In merito alla gestione delle acque di prima pioggia, di lavaggio delle aree esterne e di scorrimento superficiale all'interno del sedime aeroportuale che è regolata seguendo la normativa predisposta: D.Lgs. 152/2006 (Norme in materia ambientale); R.R. n. 3 del 24/03/06 (Scarichi di acque reflue domestiche e di reti fognarie); R.R. n. 4 del 24/03/06 (Smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne); Programma di tutela e uso delle acque (PTUA) - Regione Lombardia; DPR n. 59/2013 (Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) - Regione Lombardia) si legge nel SIA che la gran parte delle acque di sedime ed in particolare dei piazzali sono gestite attraverso il recapito alla rete di fognatura con recapito ad un depuratore. Non si entra nello specifico e nella verifica tecnica sulle effettive capacità ricettive nel caso il depuratore in questione sia quello consortile esistente nel Comune di Lonate Pozzolo fraz. S Antonino.

Nella relazione Generale del MasterPlan Aeroportuale pag.79 sono riportati i dati tecnici di verifica della capacità ricettiva del depuratore consortile di cui sopra, tenendo come base i dati di traffico passeggeri del 2018, ottenendo un risultato positivo alla verifica stessa. Si osserva però, che pag. 155 della suddetta Relazione, si cita testualmente:

La previsione stima dunque che il traffico passeggeri possa raggiungere i 43,6 milioni di passeggeri/anno nel 2035 (+ 77,6% rispetto all'anno 2018).

Pertanto si osserva che le verifiche funzionali, effettuate con modello matematico, a supporto del sistema di conferimento delle acque reflue, non è stato eseguito correttamente in base alle previsioni del volume di traffico passeggeri (finalità del MasterPlan aeroportuale).

Si osserva e chiede dove siano i valori relativi ai parametri citati nella sezione del SIA sottoriportata:

Per il periodo monitorato ed analizzato nel SIA (2010-2018), la qualità delle acque scaricate al suolo e di quelle scaricate nella rete fognaria si è mantenuta all'interno dei limiti imposti dalla legislazione vigente. I parametri monitorati (cromo esavalente, rame, idrocarburi totali, zinco, tensioattivi totali, azoto ammoniacale) nei punti di scarico nella rete fognaria (dati disponibili solo per il periodo 2010-2012) sono sempre risultati nella norma.

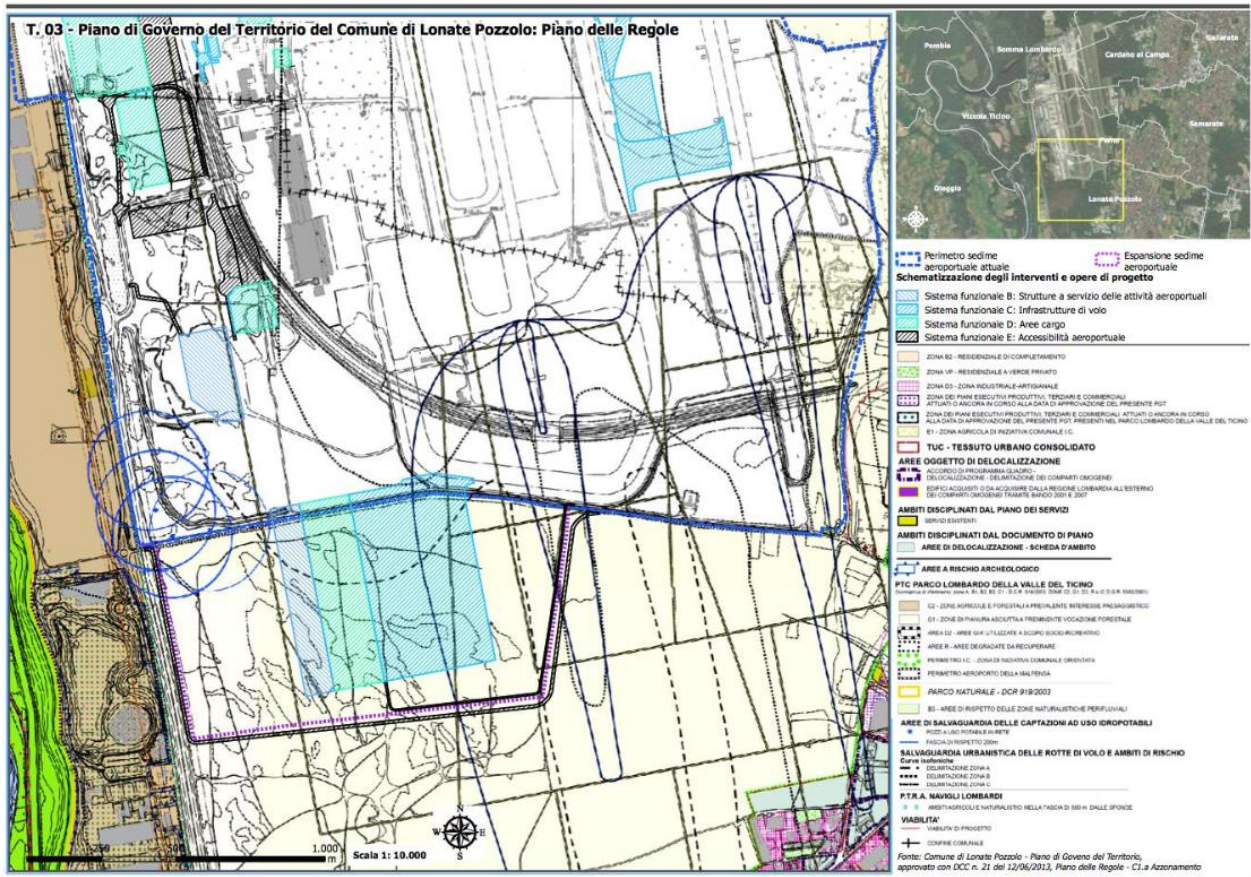
_ estratto SIA -Sintesi non tecnica pag.59: La mancanza di contaminazioni sensibili derivante dall'attività aeroportuale è dimostrata anche dalla qualità delle acque emunte da alcuni pozzi ubicati immediatamente a valle dell'aeroporto (pozzo PO012090NU2009, con filtri tra 55 e 74 m di profondità nell'acquifero superficiale). Pag.60 e seguenti. Si osserva che nelle vicinanze della nuova area Cargo sono ubicati n.4 pozzi ad uso potabile in rete del Comune di Lonate Pozzolo. Si evince quindi l'interferenza con l'attività, cantieristica e non, della nuova zona cargo. Nel SIA stesso non si nega l'eventualità di sversamenti di sostanze inquinanti a danno delle acque sotterranee e dei suoli . Non vi è traccia di un'analisi e valutazione del rischio [R],tenendo conto dell'entità del danno [E] e della probabilità di accadimento dello stesso [P].

_ non si riscontra, per altro, un espresso impegno non edificandi sulla residua area non cementificata all'interno del sedime aeroportuale in ampliamento.

Pertanto si considera carente quanto riportato nel SIA, che non considera l'opzione "zero" tenendo conto del rischio di inquinamento delle falde , delle acque superficiali, dei pozzi ad uso potabile e delle conseguenze sull'habitat naturale oltre che sulla salute della popolazione.



- AREE DI SALVAGUARDIA DELLE CAPTAZIONI AD USO IDROPOTABILI**
- POZZI USO POTABILE IN RETE
 - POZZO DISMESSO
 - ZONA DI TUTELA ASSOLUTA
 - FASCIA DI RISPETTO 200m.



4) COMPONENTE ANTROPICA

- **Divieto voli notturni**

Per il punto di cui sopra si faccia riferimento al già citato Decreto Presidente della Repubblica n°476/1999. Nel Masterplan non si dà contezza della documentazione relativa alla regolamentazione dei voli notturni secondo quanto disposto dal D.P.R. 476/99, di cui si riscontra violazione già in essere.

- **Compensazione ai residenti nei comuni dell'intorno aeroportuale a fronte del danno economico, dovuto alla svalutazione degli immobili di proprietà, in conseguenza all'inquinamento acustico/atmosferico.**

Nemmeno questo aspetto è preso in considerazione nel MasterPlan.

Le esternalità negative derivate dall'esercizio aeroportuale sono scaricate sul territorio.

- **Ricadute economiche sul territorio**

Non vi è equa distribuzione dei benefici; si denota un accentramento delle attività economiche redditizie all'interno del sedime aeroportuale, a discapito del territorio e delle comunità.

Allegato SIA - A5 Caratterizzazione salute pubblica

_ il SIA non si dà contezza ed evidenza dei dati pubblicati, delle fonti, del metodo di raccolta dei dati.

5.EMISSIONI INQUINANTI IN ATMOSFERA

Si osserva che:

- Nel Sia non è presente lo studio degli effetti cumulati considerando il previsto incremento del traffico aeroportuale;
- Le campagne di monitoraggio : la campagna antecedente al Bridge ha avuto una durata di 15 giorni ed ha interessato il mese estivo di luglio (12 ÷ 26 luglio 2019) ed è stata condotta nel periodo in cui un incremento dei voli era già stato posto in atto mediante la "fase di sperimentazione " ; mentre la seconda (effettuata durante il bridge) ha avuto una durata di 30 giorni ed è stata condotta nei mesi autunnali di settembre e ottobre (14 settembre 2019 ÷ 13 ottobre 2019), periodo successivo al momento di massimo traffico del Bridge;
- si afferma nel Sia : *"I valori registrati hanno mostrato una certa stazionarietà tra i dati di luglio e quelli di settembre - ottobre sottolineando la non correlazione tra i trend degli inquinanti e la variabilità del traffico aereo. Emerge, invece, la forte influenza del traffico veicolare sulle concentrazioni di inquinanti."* Il motivo viene ricondotto al punto precedente.

- Pertanto le rilevazioni sono falsate ed è illogico supporre che a maggior traffico aereo non corrisponda un incremento di inquinanti in atmosfera; come a dire che il transito di 300 velivoli equivalga sotto il profilo inquinatorio al transito di 1000 velivoli. Empiricamente conoscendo le caratteristiche tecniche dei velivoli ed operando una suddivisione in classi per tipologia, avendo come base l'allocazione degli slot, è possibile statisticamente calcolare il totale degli inquinanti rilasciati ed elaborare previsioni statistiche su scenari che prevedano diversi volumi di traffico aeroportuale, applicando il metodo di valutazione multicriteriale.
- quanto al metodo di rilevamento ed ai dati utilizzati molto dipende dalla funzionalità delle centraline utilizzate, dalla loro taratura, manutenzione e dal campionamento dei dati. Di tutto ciò non si ha disponibilità.
- Per quanto attiene ai periodi storici trascorsi e monitorati, si cita:

_ la sentenza Quintavalle emessa in primo grado nel 2008, poi confermata in secondo grado, che ha condannato Sea al risarcimento per causati danni ambientali (200 ettari di Brughiera del Dosso, localizzati nel Parco del Ticino, e lo scenario di 100 mila alberi contaminati e morti come conseguenza delle emissioni atmosferiche della zona);

_ la valutazione del Ministero dell'Ambiente in data 7 ottobre 2010 che fornisce una valutazione sulla base di ispezioni del Corpo Forestale dello Stato e parla chiaramente di "disastro ambientale".

_ - il Monitoraggio Ambientale dell'Aria commissionato dal Comune di Casorate Sempione (VA) effettuato nel 2010

L'elevato rapporto di emissioni prodotte da Malpensa rispetto alle altre attività presenti sul territorio, indica come unica compensazione possibile la riduzione delle attività aeroportuali. Alla qualità e quantità delle emissioni inquinanti di Malpensa si correla un rischio reale per la salute umana.

6. IMPATTO ACUSTICO

Le valutazioni proposte dal Masterplan per l'identificazione dei livelli LVA entro il sedime aeroportuale sono state ottenute avvalendosi di un modello di calcolo e di riferimento ormai obsoleto, cioè l'Integrated Noise Model (INM). Tale modello è del tutto inadeguato a rappresentare le condizioni reali di impatto sonoro sul territorio, e determina la conseguente inidoneità delle analisi.

Detto modello è stato infatti sostituito negli Stati Uniti, nel maggio 2015, a seguito dell'elaborazione di un altro più aggiornato conosciuto come sistema integrato Aviation

Environmental Design Tool (AEDT), ed il cui utilizzo consente una rappresentazione più realistica dell'impatto acustico. Il modello AEDT, inoltre, accoppia anche il livello di emissioni ambientali-gassose ed è stato adottato e/o è in corso di certificazione anche da parte degli enti sovranazionali ICAO, EASA; anche la VIII Commissione Parlamentare (Ambiente, Territorio E Lavori Pubblici) e la IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera hanno richiesto l'adozione di questo strumento anche in Italia.

Occorre rilevare come anche ARPA Lombardia, nelle sue valutazioni, affermi di avere adottato il modello AEDT (Settore Monitoraggi Ambientali Stima delle curve del livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA) per l'aeroporto di Linate Anno 2018).

La materia è normativamente disciplinata dalla Direttiva Europea n. 996/2015 recepita dal D.Lgs n. 42/2017 il cui articolo 7 ha imposto agli Stati membri l'adozione dei modelli di determinazione previsti nel proprio allegato entro il 2018.

Nella Relazione del Masterplan 2035 è del tutto assente la pianificazione della Rete di Monitoraggio esterna, lungo le traiettorie di atterraggio e di decollo.

Dopo oltre 20 anni di intensa attività operativa, l'odierna configurazione delle centraline non dispone delle centraline di Tipo V, violazione. Un adeguato numero di centraline M e A, oltre a quelle di tipo V ed un loro idoneo posizionamento determinano una rilevazione costante ed efficace.

La carenza "operativa" di tali dispositivi, su ogni singola traiettoria impedisce la verifica di eventuali scostamenti nel gradiente di salita e laterali degli aeromobili, così come risulta inidonea a rilevare eventuali sforamenti acustici del velivolo coinvolto. Una correlazione tecnologica tra tipo di centralina acustica e apparato radar permette una corretta verifica degli standards operativi adottati da ENAV, ENAC e dalla Commissione Aeroportuale.

Niente di tutto questo risulta riportato nel Masterplan.

7. CONCLUSIONI

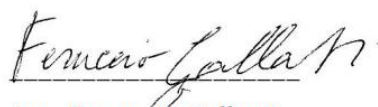
Preso atto della situazione sopraesposta, riservata ogni piu' ampia e successiva integrazione alle Osservazioni di cui al presente documento, siamo a richiedere quanto segue:

1. Che, codesto Ministero, prenda atto definitivamente ed in ragione di quanto previsto dal Dlgs. 152/2006, che tutti gli Enti Territoriali Piemontesi, hanno pieno titolo ad essere coinvolti nella presente procedura di VIA;
2. Che, preliminarmente ad ogni ulteriore e successiva valutazione sul Masterplan 2020-2035 da parte di questo Ministero, sia fornita prova documentale da parte di SEA ed ENAC del corretto adempimento a tutte le disposizioni del Codice della Navigazione di cui all'Artt. 707, 714 e 715;
3. Che, per l'effetto di quanto sopra, codesto Ministero voglia disporre la sospensione a data da definirsi del presente procedimento di VIA, nell'attesa che venga fornita la documentazione di cui al punto precedente;
4. Che, preliminarmente ad ogni ulteriore valutazione sul Masterplan 2020-2035 da parte di questo Ministero, lo stesso dia corso a tutti gli adempimenti previsti per legge per l'avvio delle procedure destinate alla definizione di una VAS - Valutazione Ambientale Strategica e di una VIS - Valutazione di Impatto Sanitario.
5. Che, per l'effetto di quanto sopra, codesto Ministero voglia disporre la sospensione a data da definirsi del presente procedimento di VIA, in attesa che vengano formalizzate e recepite definitivamente la VAS e la VIS richieste;
6. Assunte quindi tutte le predette istanze, siamo a richiedere che venga **ESPRESSO PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto ambientale relativo al Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa e sua sulla relativa attuazione.

Varallo Pombia, 3 settembre 2020

Per il Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia per l'Aeroporto di Malpensa

Il Presidente



Avv. Ferruccio Gallanti

8. ESTENSORI DELLA PRESENTE RELAZIONE

Hanno collaborato alla stesura della presente relazione

Geom. Patrizia Marziali

Avv. Ferruccio Gallanti

Com.te Giuliano Mansutti - Centro Studi Aerohabitat