

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 ~~Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione~~
COMITATO DEI CITTADINI DI VARALLO POBBIA 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)

AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN AEROPORTUALE 2035

(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

- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

COME DA RELAZIONE ALLEGATA

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - OSSERVAZIONI E PARERI (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

Luogo e data VARELLO PORBIA 03 / 09 / 2020
(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

Fumais Gallorini
(Firma)

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. **PREMESSA**
2. **OSSERVAZIONI**
- 2.1 **I RAPPORTI SULLA SITUAZIONE DEGLI AEROPORTI ITALIANI DEL 1973 E
 DEL 1983**
- 2.2 **SURROUNDINGS AEROPORTUALI**
3. **CONSIDERAZIONI FINALI**
4. **CONCLUSIONI**
5. **ESTENSORI DELLA PRESENTE RELAZIONE**

1. PREMESSA

Il presente documento è da intendersi integrativo ed aggiuntivo alle “Osservazioni e Pareri” formulate dal Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia per l’Aeroporto di Malpensa in data 3 settembre 2020 e trasmesse in pari data a codesto Ministero.

Attesa la natura fondamentale ed inderogabile degli Articoli 707, 714 e 715 del Codice della Navigazione ed alle cui prescrizioni sono e devono essere chiamati ad uniformarsi e a adempiere ENAC e SEA prima della valutazione del presente Masterplan 2035, riteniamo determinante evidenziare a codesto Ministero l’importanza di quanto rilevato in questa sede.

2. OSSERVAZIONI

Il Masterplan Malpensa 2035 non ha adeguatamente analizzato e valutato la materia delle “servitù aeronautiche”, della “realtà” in deroga all'Art. 707 del CdN, degli sforamenti alla Limitazione e Piano Ostacoli e non ha illustrato le mappe-curve di isorischio attuali e future.

Si rende quindi preliminare nonché tassativa una analisi ed un resoconto delle “Curve di Isorischio” con un database trasparente e condiviso, da elaborare sia con il modello matematico SARAS, in parallelo a quello ACRP (Airport Cooperative Research Program) della FAA (Federal Aviation Administration).

2.1 I RAPPORTI SULLA SITUAZIONE DEGLI AEROPORTI ITALIANI DEL 1973 E DEL 1983

Gli interrogativi riguardanti le Curve di isorischio (Art. 715), la Mappa di rischio e le Mappe di vincolo dovevano essere risolti prima della presentazione del Masterplan e nello specifico relativamente a: Terminal 1 e Terminal 2, piste ravvicinate, trasparenza dei modelli matematici INM, AEDT, SARAS e ACRP (Università La Sapienza – Roma: SARAS - Sapienza Airport Risk Analysis Software - FAA: “Airport Cooperative Research Program” (ACRP) sull’ “Airport Safety Risk Management”),

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 nel:

- 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.
- 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, il territorio limitrofo e la comunità dei cittadini residente/insediata occorre, pertanto, considerare l'esistenza delle cosiddette “servitù aeronautiche”.

Nel corso dei decenni, anteriori alla Legge 58/1963 e successive modifiche, 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 citata legge n. 58 del 1963, sono state infatti promulgate le varianti agli articoli 714, 715, 716 e 717 del Codice della Navigazione. Il dettato normativo dell'Art. 714 fu infatti sostituito dal seguente:

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 norme e standards ICAO ed 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 della Legge n. 58/1963, nelle caratteristiche operative dello scalo, la cui lunghezza erano di 3900 metri 35R/17L e di circa 2600 metri la 35L/17R, 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 del 1983**, redatto da ItalAirport 20 anni dopo la promulgazione della Legge 58/1963, nelle note riguardanti le “infrastrutture e servizi” dello scalo di Malpensa, si rilevava come:

le “*Carte ostacoli*” fossero in una fase di “*Collaudo in corso per il Tipo A per la pista 17R/35L e 17L/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*”.

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 dell'incidente di Linate 2001 (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, all'interno del "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti".

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.

Le carenze ed i ritardi nell'applicazione della Legge 58/1963 e la recente adozione del Piano di Rischio (Art.707) hanno, dato lo stato dei lavori, imposto l'urgenza e indispensabilità di un dettagliato censimento delle edificazioni, rilievi ed ostacoli non conformi alle stringenti regolamentazioni, che, comunque, avrebbero e hanno reso necessarie politiche di deroga (salvo specifiche per demolizioni di pericoli alla navigazione Art. 711 CdN) per la realtà esistente.

ENAC a riguardo sostiene:

"Ai fini della determinazione caratteristiche operative quali le distanze dichiarate e dei minimi meteorologici aeroportuali lo spazio circostante l'aeroporto deve essere considerato parte integrante dello stesso, poiché il terreno circostante e i manufatti all'interno o all'esterno del sedime aeroportuale possono costituire importanti fattori limitanti. Il metodo per valutare l'impatto di ogni ostacolo esistente o previsto all'interno del sedime o nelle sue vicinanze, è quello di definire particolari superfici di rispetto degli ostacoli, in relazione al tipo di pista ed all'uso".

Come già precisato nelle Osservazioni e Pareri depositate in data 3 settembre 2020, al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le relative limitazioni. 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".

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 la documentazione del presente Masterplan che - come previsto - è stata sviluppata in due fasi successive e si compone della presente relazione descrittiva e di una serie di elaborati grafici.

I gestori aeroportuali hanno trasmesso tali Rapporti-Relazione Illustrativa” delle “MAPPE DI VINCOLO - LIMITAZIONI RELATIVE AGLI OSTACOLI E AI PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA” ai Comuni coinvolti. Da almeno 8 anni la documentazione a premessa della “Mappe di Vincolo” è stata inoltrata ai Comuni per la redazione delle loro mappe. Anche l’Agenzia dell’Unione Europea per la Sicurezza Aerea (EASA-AESA), con l’implementazione del Regolamento (UE) n. 139/2014 è intervenuta a riguardo.

Con il Regolamento (UE) n. 139 del 12 febbraio 2014 (G.U. dell’Unione Europea L. 44 del 14 febbraio 2014), entrato in vigore il 6 marzo 2014, la Commissione Europea ha adottato e pubblicato il Regolamento di attuazione (IRs) del Regolamento Basico (Regolamento (CE) n. 216/2008).

“Il tema degli Aerodrome Surroundings è trattato nel Regolamento Basico, oltre che nell’Art. 1 “Scope”, punto c), anche nell’art. 8 bis “Aerodromes” al comma 3 (indirizzato ai Member State) e al comma 4 (indirizzato agli Aerodrome Operator) nonché nell’Allegato V bis Parte C “Aerodrome surroundings”, dove sono dettagliati i relativi Essential Requirements (ER).

Il Regolamento Basico, Art. 8 bis è chiaro:

3. Gli Stati Membri assicurano che siano in vigore le disposizioni necessarie per salvaguardare gli aeroporti da attività e sviluppi nei loro dintorni che possano comportare rischi inaccettabili per gli aeromobili che utilizzano l’aeroporto.

4. I gestori degli aeroporti vigilano sulle attività e sugli sviluppi che possono comportare rischi inaccettabili per la sicurezza aerea nei dintorni dell’aeroporto e adottano, nei limiti delle loro competenze, adeguate misure di mitigazione.

Si evidenzia che non sono state sviluppate dalla Commissione/EASA gli Essential Requirements relative a tale tematica.

2.2 SURROUNDINGS AEROPORTUALI

Il Regolamento (UE) n. 216/2008 rimanda ai singoli Stati la disciplina afferente il presidio delle regole che governano le aree limitrofe agli aeroporti ai fini della transizione alla nuova normativa europea (art. 8 bis comma 3).

L’ENAC, pertanto, provvederà all’emanazione di un proprio Regolamento con riferimento, di massima, all’attuale disciplina già presente nel RCEA sia per quanto attiene alla tematica degli ostacoli e ai pericoli alla navigazione aerea sia agli aspetti relativi all’uso del territorio (ad es. Piani di rischio”).

ENAC nel frattempo ha rilasciato la Certificazione EASA per l’aeroporto di Malpensa, ai sensi dell’art. 6 comma 1 del Reg. (UE) n. 139/2014 ed entro il 31 dicembre 2017 è stato necessario procedere alla cosiddetta “Conversione”, ovvero alla conversione da certificato nazionale (ai sensi del Regolamento ENAC RCEA) a certificato europeo, “*pena la decadenza dell’attuale certificato*”.

Il rapporto EASA “*Annual Safety Review 2018 Aerodromes and Ground Handling*” ha analizzato il livello di ottemperanza a livello dei Paesi Europei.

Nelle 92 pagine del documento sono evidenziati i dettagli dei processi di “conversione”, nel sintetico elenco della figura 79, sono elencati gli “Aerodromes” in rapporto al “ Regulation (EU) 139/2014”.

Su 577 scali aerei richiedenti 438 hanno ricevuto la “certificazione”, di questi 118 sono stati autorizzati “an exemption in accordance with Article 5 of the regulation”.

Con il documento “Programma Nazionale per la Safety dell’Aviazione Civile, State Safety Programme - Italy, Edizione 4, 9 gennaio 2020, è stato posto l’adeguamento del Regolamento UE 139/2014.

La trilogia del programma “manutenzione, ristrutturazione e sviluppo” ha inquadrato le scadenze attuative al fine di garantire una transizione graduale e un livello elevato di sicurezza dell’aviazione civile nell’Unione.

Le norme attuative devono rispecchiare lo stato dell’arte e le migliori pratiche nel settore aeroportuale e devono:

- tener conto delle norme e delle pratiche raccomandate applicabili dell’Organizzazione internazionale dell’aviazione civile - ICAO, rispettando in tal modo la classificazione dell’ICAO in tutto il sistema delle norme;
- tener conto delle esperienze operative degli aeroporti a livello internazionale, nonché del progresso tecnico e scientifico nel settore aeroportuale;
- essere proporzionate alle dimensioni, al traffico, alla categoria e alla complessità dell’aeroporto e alla natura e al volume delle operazioni che vi sono effettuate;
- prevedere la necessaria flessibilità per la conformità richiesta;
- tener conto dei casi in cui l’infrastruttura dell’aeroporto è stata sviluppata prima dell’entrata in vigore del presente regolamento, nel rispetto dei diversi requisiti previsti dalle legislazioni nazionali degli Stati membri.

Una particolare attenzione è stata posta sulla “realtà edificata ed esistente” nell’extra sedime aeroportuale:

“Per quanto riguarda la gestione di ostacoli nei dintorni dell’aeroporto nonché le altre attività che si svolgono al di fuori del sedime aeroportuale ogni Stato membro può designare le diverse autorità e gli altri soggetti competenti per il monitoraggio, la valutazione e la riduzione dei rischi. Scopo del presente regolamento è di non modificare l’attuale ripartizione dei compiti all’interno dello Stato membro. Tuttavia, è necessario che in ogni Stato membro venga assicurata un’organizzazione capillare delle competenze in materia di protezione dei dintorni dell’aeroporto e di monitoraggio e attenuazione dei rischi causati dalle attività umane. Occorre pertanto garantire che le autorità responsabili della protezione dei dintorni degli aeroporti dispongano delle competenze adeguate per espletare i loro obblighi”.

3. CONSIDERAZIONI FINALI

La realtà di Malpensa

Lo “stato dei lavori” per la tutela della navigazione aerea (Art. 707 C.d.N) e tutela della Comunità dei Cittadini (Art. 715 C.d.N) evidenzia come lo stesso Piano di Rischio, pur esistente e certificato da ENAC, abbia registrato una parziale ed inspiegabile deroga: come sostenuto nelle precedenti Osservazioni, non è stato integrato lo spazio D successivo al 2011, da parte del Comune di Lonate Pozzolo.

Le stesse Mappe di vincolo di Malpensa, pur deliberate dai Comuni interessate, non risultano esser state ufficialmente pubblicate dalla stessa ENAC sul proprio sito internet (vedasi link <https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/mappe-di-vincolo>). Di talchè è legittimo chiedersi se le stesse siano mai state approvate definitivamente.

Una contraddittoria anomalia concerne le “Mappe di vincolo” nella disponibilità dei Comuni interessati.

Nelle stesse “Mappe”, infatti, sono registrati i rilievi riguardanti il Piano di Rischio-Art.707 del CdN, in parallelo a ipotetiche “curve di isorischio” che ENAC non ha, tuttora, reso disponibili. Un inspiegabile ed incomprensibile, riscontro che, nelle circostanze della presentazione del Masterplan 2035, necessita di tassative ed opportune delucidazioni.

In assenza di Curve di Isorischio attuali e future, della mancata redazione delle relative “mappe” non è ammissibile sottoporre alla valutazione di codesto Ministero il Masterplan Malpensa 2035.

Le elaborazioni delle Curve di Isorischio autorizzate da ENAC per gli scali italiani, sono sviluppate con il modello SARAS dell'Università della Sapienza di Roma. Un modello matematico che, tuttavia, un Report “A Review and Statistical Modelling of Accidental Aircraft Crashes within Great Britain MSU/2014/07 “ del 2014, della Loughborough University - UK, ha qualificato come “ *The italian civil aviation authority (ENAC) sponsored the development of an accident location model with Sapienza University of Rome (Cardi et al, 2012) for use in Italy*” “ ***Usefulness rejected***”.

Una evidenza, che, qualora confermata, non potrà che, in alternativa, proporre l'utilizzo del modello ACRP (Airport Cooperative Research Program) della FAA statunitense.

È indispensabile quindi che il Masterplan analizzi e verifichi preventivamente tutti i seguenti argomenti in via definitiva e che lo stesso Masterplan sia al contempo dotato della loro relativa documentazione conclusiva:

1. Piano d'Area;
2. PGT Piano Governo del Territorio;

3. Database condiviso dei modelli matematici INM, AEDT, SARAS, ACRP e impraticabilità condivisioni di dati conclusivi qualora rappresentati da un sintetico “algoritmo” (vedasi giurisprudenza della Cassazione);
4. Curve di isorischio, scenario attuale e futuro;
5. Piano di Emergenza Aeroportuale PEA, scenario attuale e futuro;
6. Piano di Emergenza Esterno PEE, scenario attuale e futuro;
7. Indici di affollamento e carico antropico delle edificazioni interne (Terminal 1 e 2 e altro) ed esterne al sedime;
8. Piano di ridefinizione operativa, livello di carico antropico e indice di affollamento relativi al Terminal 2;
9. Polo di attrazione Wildlife Strike esterno, entro 13km dalle piste

4. CONCLUSIONI

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

Assunte quindi tutte le Osservazioni di cui al presente documento e richiamate integralmente le Osservazioni formulate in data 3.9.2020, 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, 4 settembre 2020

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

Il Presidente



Avv. Ferruccio Gallanti

5. ESTENSORI DELLA PRESENTE RELAZIONE

Hanno collaborato alla stesura della presente relazione

Avv. Ferruccio Gallanti

Com.te Giuliano Mansutti - Centro Studi Aerohabitat