

**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.
- X 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 ANDREA GUIDO BARCUCCI

In qualità di Rappresentante della lista Verdi Ecologisti Busto Arsizio  
E di membro dell'Esecutivo della Federazione dei Verdi della Provincia di Varese

**PRESENTA**

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

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

**Aeroporto di Milano Malpensa, Masterplan aeroportuale 2035 SEA spa**

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

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

- X Atmosfera
- Ambiente idrico
- X Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- X Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- X Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- X Altro: Contestualizzazione e crisi pandemica

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

**INTRODUZIONE**

La Grande Malpensa, ovvero il nuovo aeroporto sorto in allargamento del primo, ha una storia recente. In

questa storia entra la politica italiana, cioè i nostri governanti, assieme al vettore nazionale Alitalia. Malpensa è cresciuta fintanto che la compagnia di bandiera si è dissanguata nel vano tentativo di fare dell'aeroporto in brughiera il secondo *hub* nazionale, fino all'abbandono di Alitalia nel 2008 riguardante l'ipotesi del secondo hub. Il 2009 ha aumentato il calo dei voli e dei passeggeri, in seguito alla crisi finanziaria dei *derivati*. Da codesti due eventi abbinati l'aeroporto è risalito al livello anti-crisi solo al decimo anno successivo, il 2017-18. Analogamente è accaduto al traffico delle merci di Malpensa.

Precedente al duplice calo del 2008-09 è stata la crisi terroristica dell'11 Settembre 2001. Da codesto evento violento Malpensa ha ricevuto la sua prima dolorosa mutilazione di traffico. Se ne è risollezata, con l'ingente salasso della compagnia di bandiera anzi descritto, solamente al sesto anno di recupero, il 2006.

## CAPITOLO PASSEGGERI

E' a nostro avviso pertanto assolutamente ottimistico e parimenti presuntuoso affermare e credere in quanto riportato a premessa dello **Studio di Impatto Ambientale - SNT - Sintesi non tecnica** a pagina 3. *“Allo stato attuale (giugno 2020) non è ancora possibile elaborare affidabili ipotesi sull'andamento nel breve-medio periodo del traffico aereo. È comunque opinione diffusa tra gli operatori (produttori di aeromobili, compagnie aeree, gestori aeroportuali) che per il ritorno ai dati pre-COVID-19 saranno necessari circa 3 anni e che dal 2023 potrebbero quindi **riprendere i tassi di crescita del settore** ipotizzati in precedenza. Anche nel caso di Malpensa si può ritenere che, **superata la fase critica della ripresa**, i valori di crescita **torneranno in circa tre anni** ai valori considerati nei dimensionamenti del Masterplan; addirittura, è assai probabile che abbiano una iniziale accelerazione, così da andare a riconfermare i volumi considerati nell'orizzonte temporale a cui i piani di sviluppo del Masterplan fanno riferimento.”*

Una semplice lettura esegetica del testo riportato dimostra la totale inaffidabilità della proposta di Masterplan 2035 qui discussa. In ordine al testo accluso possiamo dedurre.

1 **i tassi crescita** sono valori percentuali tendenziali, ovvero i milioni di passeggeri (pax) sono virtuali e aumenteranno gradatamente senza arrivare ai totali pax del 2018-19 in quanto valori meramente numerici, non fisici.

2 **la fase critica della ripresa** da superare è oltremodo incerta sulle date. In queste settimane tutti gli italiani vedono gli aumenti dei contagi e le grandi difficoltà dell'avvio dell'anno scolastico. Quando sarà consolidata la ripresa e i suoi dati tendenziali di crescita non è umanamente possibile da ipotizzare. I contagi della stagione estiva 2020 sono stati un evento traumatico per la debole ripresa del trasporto aereo appena iniziata. In assenza di previsioni attendibili la fine della crisi pandemica acuta va spostata avanti al 2021 intero.

3 **in circa tre anni** è espressione talmente generica e autocompiacente all'interno del paragrafo in oggetto da essere segnata con matita blu in relazione ai dati di traffico massimo dell'Agosto 2020. Da Malpensa24, giornale online : *“ i numeri sono stati diramati oggi, 1 settembre, da Andrea Tucci, direttore Aviation Business Development di Sea, durante la conferenza stampa indetta da Wizz Air in centro a Milano per la presentazione dei nuovi voli sulla Sicilia. Linate, dunque, chiude il mese di agosto con 300mila passeggeri mentre Malpensa con circa 900mila. Sfuma dunque, seppur di poco, l'obiettivo di un milione di passeggeri che si era posto il gestore aeroportuale. Proprio come qualcuno temeva e qualcun altro pronosticava, la*

*colpa principale è da additare ad Alitalia, che prima ha fatto pressioni per la riapertura di Linate e poi ha trasferito lì tutti i voli, eccezion fatta per due sole frequenze su Roma Fiumicino. E' evidente che se il city airport fosse rimasto chiuso e tutto il traffico milanese fosse stato concentrato su Malpensa – come chiedeva Sea a luglio – l'obiettivo di un milione di passeggeri non soltanto sarebbe stato raggiunto, ma anche ampiamente superato.”* (<https://www.malpensa24.it/sfuma-lobiettivo-milione-passeggeri-agosto-malpensa-ci-crede/>) Sorvolando sulla stantia polemica verso Alitalia, si evince che a Malpensa sono transitati trentamila viaggiatori giornalieri, che rapportato all'intero 2020 in via ipotetica dà un totale annuo di dieci milioni scarsi di pax, essendo agosto il secondo mese più trafficato di Malpensa, nella recente storia, dopo luglio.

A quanto sopra scritto riguardo i movimenti dei passeggeri per gli anni a venire, riassunti nel concetto realistico di un ritorno ante-pandemia non prima del 2028 in base alle analisi delle crisi precedenti (non facendo testo il dato del traffico pax del 2019, aumentato a causa del cosiddetto **gate** da Linate per tre mesi (27 luglio – 27 ottobre 2019) con un tasso di crescita costante da questo 2020 del **12% annuo** (il dato tendenziale annuo più alto toccato in anni recenti da Malpensa) e il **traffico stimato 2020 di 8mln.pax quest'anno**, si giungerà al totale di 25 mln.pax nel 2030.

Pertanto la cifra simbolica toccata nei tre mesi del **gate**, ossia 2 mln.pax aggiuntivi, e questa parametrata nell'anno solare, ha dimostrato che la capacità odierna di Malpensa può arrivare a ospitare un traffico totale di 4/5 mln.pax ulteriore rispetto al totale del 2019. I numeri per il 2019 sarebbero i seguenti: 28,7 mln. di passeggeri nel 2019 più 4,5 mln parametrati ai restanti nove mesi, in cui Malpensa non ha avuto l'aggravio di Linate. Quindi un totale gestibile da Malpensa superiore ai **trentatre** milioni annui di viaggiatori.

(<https://www.milanomalpensa-airport.com/it/guida-per-il-passeggero/news/risultati-traffico-diciannove>)

**33 mln.pax**, ripartenti dai 25 mln.pax del 2030 anzidetto e lasciando costante il favoloso tasso di crescita al 12% annuo, producono che **solo nel 2033 sarebbe raggiunta la piena operatività odiernamente possibile** nell'aeroporto varesino a bocce ferme. Praticamente è raggiungibile da subito il livello di traffico passeggeri ragionevolmente prevedibile per la scadenza di codesto Masterplan, senza indulgere in facili ottimismo o catastrofismi estremi.

## CAPITOLO MERCI

Anomalia evidente osservando il traffico merci aeree nazionale sta nella maggioranza assoluta di merci inviate tramite Malpensa. Fenomeni come la guerra dei dazi tra Cina e USA, uno fra tanti, ebbero già procurati effetti di calo nelle merci spedite a Malpensa, facendo inizio nel 2018, - 2,9%, e nel 2019, - 2,5%. Tuttavia il primato solitario di Malpensa resiste. Il 2019 ha visto questi dati nazionali di merci aerotrasportate, fonte Assaeroporti: 1.103.663 tonnellate, -3,2 calo annuo percentuale. In brughiera sono transitate 558.481 tonn., il 50,6 per cento del totale nazionale.

A chi scrive, e possiede coscienza dei limiti dello sviluppo dell'umana stirpe sulla Terra, sembra inevitabile porVi la domanda: cosa limita l'uso di altri scali aerei, ovviamente e per assunto assai meno congestionati di Malpensa ? Cosa nega alle regioni italiane di soddisfare la domanda di aerei cargo ? Perché non è praticabile rendere aeroporti, restringendo il campo al Nord del paese, adatti a movimentare merci col veloce, ma decisamente costoso, trasporto aereo ? Una risposta risiede nella mancanza di accesso al mare della Lombardia, fattore che rende meno vantaggioso il doppio trasporto fuori regione e da lì sulle navi.

Questa è una questione di rilevanza nazionale ed europea.

## **STRATEGIE ECONOMICHE EUROPEE E RIPARTENZA POST-COVID**

Con l'elezione dell'attuale Presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, in carica a tutto, quasi, il 2024, forte di un programma decisamente votato al rispetto dell'ambiente e al contenimento delle emissioni di gas-serra e delle mutazioni climatiche negative, attualmente in inarrestabile peggioramento per il globo terrestre;

con i piani di rilancio post-CoVid19 della UE, ripartiti su riforme strutturali delle modalità socio-economiche, fino a quest'anno dure da scalfire nonostante gli impellenti problemi da risolvere, oggi finalmente ineludibili anche in Italia, quali efficienza della P.A., riforma e potenziamento della Giustizia e della Scuola, tutela dell'ambiente e riduzione delle emissioni climalteranti.

*“(1) Il nuovo quadro finanziario pluriennale (QFP) coprirà sette anni, dal 2021 al 2027. Il bilancio consentirà all'Unione europea di rispondere alle sfide attuali e future e di conseguire le sue priorità politiche, alla luce della tabella di marcia di Bratislava e delle dichiarazioni di Roma e di Sibiu nonché dell'agenda strategica 2019-2024. Il QFP, rafforzato da Next Generation EU, costituirà inoltre lo strumento principale per l'attuazione del pacchetto per la ripresa in risposta alle conseguenze socioeconomiche della pandemia di COVID-19.*

*(2) Il QFP per il periodo 2021-2027 sarà strutturato come segue:*

- rubrica 1 "Mercato unico, innovazione e agenda digitale";*
- rubrica 2 "Coesione, resilienza e valori", che comprenderà una sottorubrica per la coesione economica, sociale e territoriale e una sottorubrica per la resilienza e i valori;*
- rubrica 3 "Risorse naturali e ambiente", che comprenderà un sottomassimale per le spese connesse al mercato e i pagamenti diretti;*
- rubrica 4 "Migrazione e gestione delle frontiere";*
- rubrica 5 "Sicurezza e difesa";*
- rubrica 6 "Vicinato e resto del mondo";*
- rubrica 7 "Pubblica amministrazione europea", che comprenderà un sottomassimale per le spese amministrative delle istituzioni.”*

*Bruxelles, Riunione straordinaria del Consiglio europeo (17, 18, 19, 20 e 21 luglio 2020) – Conclusioni (pagina 11).*

## **ENCICLICA LAUDATO SI' E SPRECO DEL TERRITORIO**

Non sembri capzioso e retorico il nesso tra l'enciclica papale di Francesco e il consumo inopinato di prezioso suolo, quello della brughiera più meridionale d'Europa. Per il suo messaggio a difesa del Creato il Papa si avvale di importanti studiosi, scienziati e filosofi delle Università Pontificie, il corpo accademico caratterizzato per l'internazionalità dei suoi componenti, che esaltano la vocazione universale della docenza pontificia:

quale più perfetto testimone per un aeroporto intercontinentale ?

A pagina 111 si chiama alla resistenza “*all'avanzare del paradigma tecnocratico*”. A pagina 20 si scrive come “*La tecnologia che, legata alla finanza, pretende di essere l'unica soluzione dei problemi di fatto non è in grado di vedere il mistero delle molteplici relazioni che esistono tra le cose, e per questo a volte risolve un problema creandone altri*”.

A supporto delle distrazioni e dimenticanze circa l'alternativa Zero che la **SNT-Sintesi non tecnica del Masterplan 2035**, copiamo il testo a pagina 22, paragrafo 7.1, assolutamente modellato in negativo rispetto al testo del Pontefice di Roma. “*Una delle tematiche sempre particolarmente richiesta nell'ambito dell'esame e della valutazione di uno SIA è certamente quella delle alternative di progetto e in primis dell'opzione zero; tale ipotesi nel caso del Masterplan di Malpensa risulta però non perseguibile poiché l'opzione di “non intervento” non sarebbe soddisfacente, in primo luogo, in termini di capacità complessiva offerta l'alternativa: non riuscirebbe infatti a fronteggiare le prevedibili future richieste del mercato, soprattutto tenendo in considerazione la domanda di accesso all'aeroporto di Malpensa di nuovi Operatori.*

*L'alternativa zero quindi risulterebbe molto penalizzante in termini di sostenibilità economica per un ampio spettro di settori ed attività commerciali del Nord Italia e più in generale di tutta la penisola.”* E' di facile lettura la prepotenza economico-finanziaria di queste frasi, parole e concetti che rimandano ad indefinite richieste dei fantomatici operatori, i quali diventano decisori del destino di milioni di persone unicamente su base monetaria. Altrettanto autoreferenziale è il richiamo alle “prevedibili (sigh!) richieste del mercato”, come se Malpensa fosse l'unico aeroporto nazionale attivo e con possibilità di sviluppo.

## **IL FUTURO POST-COVID19**

Una lezione industriale è arrivata con la crisi pandemica globale: non è concepibile razionalmente di delegare ad alcune aree ristrette del pianeta l'esclusiva di produzione di determinati manufatti come mascherine, camici, diluenti, dispositivi medici, di prodotti industriali, di tecnologie di uso comune. Porre un freno *hic et nunc*, qui e ora, alla deriva mercantile ed al declino produttivo delle nazioni riveste importanza assoluta al raggiungimento di nuovi equilibri ambientali, sociali e politici del mondo contemporaneo. Le spese della logistica sono terreno di conquista per i grandi capitali mondiali, in un periodo di aumentata forbice tra la parte povera del pianeta, miliardi di persone, e la piccolissima percentuale dei detentori della ricchezza. I divari tra lo stipendio del lavoratore salariato e quello dei megadirigenti è passata da 20:1 degli anni Cinquanta a 500:1 attuale; la ricchezza mondiale è detenuta dall'1% più ricco dell'umanità che ne possiede più del restante 99%. Questo rende necessario preservare suoli e terreni adatti alla biodiversità, all'agricoltura, alla sussistenza ecologica di miliardi di individui, con criteri di condivisione e di utilizzo intelligente ed equo delle limitate risorse naturali esistenti, anche al fine di conservare salute e resilienza alle malattie e agli inquinamenti diffusi per popolazioni intere che hanno nelle proprie energie fisiologiche il loro capitale di scambio e di vita.

## **IL TRASPORTO AEREO, L'INQUINAMENTO PIU' NOCIVO PER IL PIANETA**

Infine esplicitiamo il dato incontrovertibile dello spreco di combustili fossili alla base del trasporto aereo. Lasciamo stare i dati complessivi per citarne uno dettagliato: l'Agenzia Europea dell'Ambiente, con dati riferiti al 2014, parla di 285 grammi di CO2 per passeggero/km, per un aereo con 88 passeggeri a bordo. Un

confronto con gli altri mezzi di trasporto: a 14 grammi per passeggero su un treno con 156 persone a bordo, 42 per passeggero in un'auto con altre 4 persone o 104 grammi quando a bordo dell'auto c'è solo una persona e mezza. In fondo ogni terrestre compie poco più di un solo viaggio annuo, di media triluissiana, in aereo mentre ne compie centinaia annualmente con navi, treni e automezzi su ruote.

Per lo spreco di combustibili fossili e alle nefaste emissioni climalteranti conseguente, va assolutamente citato come le emissioni degli aeroplani sono ancor più imperiose di quelle emesse attraverso le marmitte, i camini, le ciminiere. Ciò per due ragioni essenziali: la prima perché sono emesse ad alta quota, ovvero influenti molto maggiormente nel riscaldamento della sottilissima fascia di aria che circonda la Terra e che regola il clima. La seconda è imputabile allo stravolgimento della genesi nuvolologica nei cieli, dove le microparticelle espulse dai motori formano gli aggreganti iniziali attorno ai quali condensano le nuvole e i banchi delle stesse. Proprio nella "conca padana", attorno al cuneo orografico del fiume Ticino, dove sorgono alcune delle cime più alte delle Alpi con molte vette sopra i 4000 metri, si sviluppano tempeste assai simili ai tornado americani. L'Estate 2020 ha invece messo da parte ed evitato molti di questi eventi metereologici estremi e devastanti, magari proprio per il minor gradiente termico presente nel catino padano in seguito alla diminuzione, per il virus, delle emissioni climalteranti.

### **PRINCIPIO DEL TERZO INCOMODO**

Qualora venisse concessa la presente, oppure altre autorizzazioni, di enorme impatto sul mondo della logistica e dei trasporti si attuerebbe una distorsione del mercato dei trasporti. Ricordiamo come le compagnie aeree low-cost basino molto del loro successo mediante appoggi su aeroporti prettamente locali, per spuntare minore tariffe aeroportuali ed anche per ottenere proventi rilasciati dalle locali amministrazioni. Un fenomeno distorsivo di difficile limitazione stante le vigenti regole.

Se venisse approvato il Masterplan SEA in oggetto, il mercato del trasporto aereo in Europa sarebbe incoraggiato anche a livello governativo grazie alla concessione di aree demaniali. Il terzo incomodo tra il presente aeroporto e il cumulo delle autorizzazioni a crescere è rappresentato dalle ferrovie, transalpine e nazionali. Le meraviglie ingegneristiche dell'Alp Transit elvetico sono vano sforzo continentale se in Italia non verranno migliorate, implementate e rafforzate le linee ferroviarie intereuropee. Un conto è il lato orientale delle ferrovie, il corridoio Brennero-Austria, un altro quello lombardo-elvetico; questi offre un ventaglio maggiore di linee trans-UE, dirigendosi a Ovest, direzione Losanna-Francia-GB, a Nord Ovest, direzione Berna-Paesi Bassi-Mare del Nord, direzione Nord verso la Zurigo-Valle del Reno-Scandinavia.

Il terzo incomodo nel mondo del trasporto è questo: la ferrovia con criteri attivi di velocità, competizione e sostenibilità ambientale a largo spettro. Questo protagonista di primissimo piano viene relegato a spettatore dai poteri economici-finanziari che vogliono incentivare lo squilibrato settore aeronautico, settore incentivato da lunghe serie di aiuti economici, fiscali, industriali e commerciali.

L'evidenza di una carta geografica delle ferrovie mostra le sostanziali passività e limitazioni delle grandi opere transalpine svizzere che arrivate in Lombardia devono percorrere linee antiquate e sottodimensionate, in un collo di bottiglia arcaico e sballato. Fintanto che investimenti e programmi non verranno riconosciuti alle linee ferroviarie subalpine della pianura padana resterà una chimera viaggiare attraverso le Alpi verso l'Europa del Nord in tempo rapido, poco inquinante, economico e sicuro da tutti i punti di vista.

A testimonianza della forza coercitiva dei programmi di sviluppo aeronautico in Lombardia, quale possibile mandante, la vicenda del Terzo binario della Rho-Gallarate: il progetto approvato dal CIPE fu cambiato in corsa, così da rendere facile l'opposizione al TAR e la sua cancellazione a causa della difformità degli elaborati. Milioni di euro di progettazione e anni di lavoro assolutamente sprecati perché qualche manina aveva cambiato in corsa le progettazioni ! Stiamo parlando della linea ferroviaria del Sempione, la Milano-Rho-Gallarate, fondamentale sul triplice asse internazionale verso l'omonimo passo e omonima galleria, verso il transito della linea Gallarate-Bellinzona e quello recente avviato della linea Varese-Lugano. Queste ultime due linee direttamente inserite sulle direttrici del Gottardo verso l'enorme bacino germanico.

## CAPITOLO FINALE E CONCLUSIONI

Sono molteplici le ragioni portate in questo testo di osservazione al **Masterplan 2035** di **SEA spa**, numerose e di vari generi diversi. Con l'osservazione dei Verdi di Busto Arsizio e comuni vicini intendiamo bocciare codesto progetto aeroportuale in quanto privo di motivazioni cogenti e di approfondimento socio-territoriale. E' un progetto speculativo, il tentativo di colonizzare e desertificare l'ambiente prezioso della Riserva MAB-Unesco del parco fluviale più grande d'Europa. La ricerca scientifica risiede in stanze molto meno opulente di quelle della finanza proprietaria della SEA; sta nei locali dei sapienti in cui abitano conoscenza, intelligenze, esperienze e previsioni strutturate; invece i testi e il materiale allegato da SEA pretendono senza dare, senza contropartita alcuna. Le alternative esistono, esiste la possibilità di ripresentazione del piano con dati aggiornati al mondo post-CoVid. Il giudizio è assolutamente negativo, giudizio basato su ragioni qui non racchiuse per intero ma buone per l'auspicata riproposizione di un futuro Masterplan 2040 tra qualche anno, quando sapremo dove è arrivata la crisi tra noi.

*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](http://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

Luogo e data

Busto Arsizio, 05 settembre 2020

Il dichiarante

Andrea Barcucci