

**Presentazione delle osservazioni per progetto sottoposto
a procedimento di valutazione ambientale di competenza statale**

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – *art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*

Il Sottoscritto **Massimo Ferrario** in forma associata, a nome di UNI.CO.MAL. LOMBARDIA

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al Progetto, sotto indicato:

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA – MASTERPLAN 2035

Progetto in procedura di V.I.A. Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM)

ASPETTI GENERALI

e

AMBIENTALI

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI:

ATMOSFERA SUOLO SALUTE



**UNIONE COMITATI COMPRESORIO MALPENSA
PER LA TUTELA DELLA SALUTE E DELL'AMBIENTE**

c/o Cooperativa Unione Arnatese
21013 Gallarate (VA) - Via Checchi, 21

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Viale Cristoforo Colombo 44

00147 ROMA

cress@pec.minambiente.it

Alla Direzione Generale per la crescita e la qualità dello sviluppo

Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.19 e seguenti del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al Master Plan 2035 dell'Aeroporto di Milano Malpensa proposto da ENAC/SEA .

ASPETTI GENERALI

Con riferimento alla procedura di Via in oggetto si presentano ai sensi dell'art.24 commi 2 e 3 del D.Lgs.152/2006 le seguenti osservazioni, corre l'obbligo di richiamare preliminarmente la specifica normativa e in particolare i principi generali per le procedure di VIA, di VAS e per la valutazione di incidenza e la valutazione integrata ambientale (AIA).prevista nella parte II^, Tit.1 del D.Lgs. 152/2006.

Art. 4. Finalità

3 La valutazione ambientale di piani, programmi e progetti, che possono avere un **impatto significativo** sull'ambiente **ha la finalità di:** **Assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile**, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della **valutazione preventiva integrata** degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione.

In tale ambito:

- a) la **valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente** e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.
- b) la **valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita**, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita. A questo scopo essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente decreto, gli impatti ambientali di un progetto come definiti all'articolo 5, comma 1, lettera c);

Art. 6. Oggetto della disciplina.

1. La **valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi** che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

2. La valutazione (VAS) **viene effettuata per tutti i piani e i programmi:**

a) che sono elaborati **per la valutazione e gestione della qualità dell'aria, ambiente, per i settori agricolo, forestale**, della pesca, energetico, industriale, **dei trasporti**, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, **turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli**, e che definiscono il quadro di riferimento **per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II bis, III e IV del presente decreto;**

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n.357 e successive modificazioni. (Z.P.S.-Zone di Protezione Speciale- o S.I.C.-Siti di Importanza Comunitaria-).L'art.5 del D.P.R.8/09/1997, nr.357 prevede espressamente che nella programmazione territoriale si deve tenere conto della valenza naturalistico-ambientale dei proposti siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione. E che gli atti (piani-programmi) da sottoporre alla valutazione di incidenza, nel caso di rilevanza nazionale, sono presentati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

La Direttiva 92/43/CEE del Consiglio delle Comunità Europee, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche prevede all'art. 6, c.3 che:

"3. Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Alla luce delle conclusioni della valutazione dell'incidenza sul sito e fatto salvo il paragrafo 4, le autorità nazionali competenti danno il loro accordo su tale piano o progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa e, se del caso, previo parere dell'opinione pubblica. "

La Regione Lombardia si è conseguentemente adeguata stabilendo all'art. 4 della L.R. 12/2005 che:

*“1. Al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile ed **assicurare un elevato livello di protezione dell’ambiente, la Regione e gli enti locali, nell’ambito dei procedimenti di elaborazione ed approvazione dei piani e programmi di cui alla [direttiva 2001/42/CEE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001](#) concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente e successivi atti attuativi, provvedono alla valutazione ambientale degli effetti derivanti dall’attuazione dei predetti piani e programmi**”.*

La valutazione di incidenza è ritenuta necessaria per qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito della rete Natura (SIC e ZPS) singolarmente o congiuntamente, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso (art.7 Del. C.R. Lombardia nr.351/2007);

Che nell'adozione ed approvazione del P.G.T.(Piano di Governo del Territorio) e dei piani attuativi **in cui la valutazione di incidenza è obbligatoriamente prevista per i Comuni del Parco Ticino, nel cui territorio si trovano i siti Rete natura 2000 ZPS (zone di protezione speciale) e/o o SIC (siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica) è obbligatoria la procedura di VAS e non di VIA (art.4 Del. C.R. Lombardia nr.351/2007).**

L' esecuzione dell'art.6, c.2, lett.b) del D.Lgs.152/ 2006 **nella programmazione territoriale del Master Plan di Malpensa** si deve verificare l'eventuale presenza di siti di importanza comunitaria (SIC) e delle zone speciali di conservazione(ZPS), con relativa valutazione di incidenza .

Nel caso specifico il Master Plan di Malpensa è **collocato all'interno del Parco del Ticino** e per la parte lombarda coinvolge ed ha:

Un pesante impatto:

Sul Sito di Importanza Comunitaria SIC IT2010014 “Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate”, proposto con D.G.R. Lombardia 8 agosto 2003 n. 7/14106 e approvato con Decisione della Commissione Europea del 7 dicembre 2004.

Sul SIC Paludi di Arsago SIC IT2010011 (Somma, Arsago, Besnate).

Sulla Zona di protezione Speciale ZPS IT2080301 “ Boschi del Ticino”, proposta con D.G.R. Lombardia 15 ottobre 2004 n.7/19018 “ Procedure per l'applicazione della valutazione di incidenza alle Zone di Protezione Speciale (ZPS) ai sensi della Direttiva 79/409/CEE, contestuale presa d'atto dell'avvenuta classificazione di 14 ZPS ed individuazione dei relativi soggetti gestori .

Sul Sito di Importanza Comunitaria SIC Brughiera del Dosso IT2010012 (Vizzola Ticino-Somma Lombardo).

Sul Sito di Importanza Comunitaria SIC Brughiera del Vigano IT2010010 (Somma L.-Golasecca).

Sul Sito di Importanza Comunitaria SIC Ansa di Castelnovate IT2010013.p
Un pesante impatto sulla Brughiera del Gaggio in Lonate Pozzolo.

Situata immediatamente a sud del sedime aeroportuale verrebbe irrimediabilmente distrutta e definitivamente interrotta la continuità tra la parte Nord del Parco del Ticino, quella che va dal Lago Maggiore fino alla fine della provincia di Varese e quella ricompresa nelle provincie di Milano e Pavia. Le aree in

questione sono completamente inserite all'interno del Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino e in buona parte all'interno dei confini del parco naturale(L.R.12 dicembre 2002 n.311), che coincide con la fascia di rispetto venatorio.

Il monitoraggio dei boschi effettuato negli ultimi anni dal Parco del Ticino ha evidenziato un deperimento della vegetazione all'interno dei SIC Brughiera del Dosso, Ansa di Castelnovate, Paludi di Arsago, Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate e della ZPS Boschi del Ticino (tra cui Brughiera del Vigano in Somma Lombardo e Golasecca), soprattutto per quanto riguarda i boschi pregiati di querce.

Gli interventi del Master Plan darebbero il colpo definitivo alla distruzione di questi siti ambientali vitali per l'ecosistema, l'ambiente in generale e la salute dei cittadini.

NE' APPARE CONDIVISIBILE

sostenere che non vi sono negli elaborati del Master Plan perimetrazioni ricadenti nelle aree protette e che i siti in questione non intercettano la perimetrazione del sedime aeroportuale.

Riesce veramente difficile comprendere e sostenere tale affermazione; come se ci trovassimo di fronte ad un'opera facilmente circoscrivibile entro i suoi confini fisici, ignorando volutamente che gli effetti del nuovo Piano e Programma vanno oltre il semplice sedime aeroportuale e investono un ampio territorio nelle sue componenti dell'aria, del rumore, delle acque e con innegabili riflessi sull'ambiente e sulla salute dei cittadini che in tali ambienti vivono.

Del resto anche i Comuni quando redigono i loro Piani di Governo del Territorio o i loro Piani attuativi, nella loro programmazione e pianificazione individuano una parte del territorio che rientra nella cosiddetta zona I.C. (di iniziativa comunale) e quindi nella loro competenza; restano fuori dal loro ambito le zone di competenza del Parco del Ticino; ma questo non esonera i Comuni dalla valutazione di incidenza e **dall'obbligo della V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica)** in presenza di aree SIC e ZPS.

Il Master Plan investe un territorio caratterizzato dalla presenza di *Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e di Zone di Protezione Speciale (ZPS)*. **Una Pianificazione in cui è obbligatoriamente prevista la valutazione di incidenza.**

E SEA ha redatto conseguentemente lo studio di incidenza su cui l'Autorità Competente dovrà poi esprimere la valutazione d'incidenza, con l'obbligo di acquisire in merito i pareri dell'Ente gestore: nello specifico del Parco Lombardo e del Parco Piemontese del Ticino.(art.5,p.7 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i.)

D.P.R. che al p.8 dello stesso art.5 espressamente recita: **“L'autorità competente al rilascio dell'approvazione definitiva del piano o dell'intervento acquisisce preventivamente la valutazione di incidenza, eventualmente individuando modalità di consultazione del pubblico interessato dalla realizzazione degli stessi.**

In questo caso l'impatto sui siti protetti è talmente esteso e consistente che l'autorità Competente all'approvazione del Piano **non potrà che coinvolgere la popolazione interessata. A quanto ci risulta non è stato fatto.**

E che si debba parlare di Piano e non di progetto lo si ricava in primo luogo dalla stessa denominazione **“Master Plan”** vale a dire **“Piano Generale/Principale”** e non un semplice progetto.

I piani e i programmi per le loro caratteristiche si diversificano da semplici progetti di opere, queste si caratterizzano da confini e delimitazioni precise. Un Piano-programma ha invece un respiro più ampio, abbraccia un territorio nel suo insieme, che comprende sia l'individuazione delle aree per le opere da realizzare, sia tutte le zone investite dalle opere stesse in tutte le varie componenti; in tale contesto, nel piano programma la valutazione degli impatti supera il semplice confine delle aree dei progetti allargandosi, nell'ambito della programmazione e del piano complessivo, a tutto il resto, a tutto l'ambiente su cui l'opera e le opere si riverberano.

Una pianificazione, quella del Masterplan, che prevede al suo interno una serie di progetti che finiscono col dare un volto nuovo alla struttura aeroportuale nel suo complesso.

E' previsto:

- 1) un'espansione a sud del sedime;
- 2) puntare al **raddoppio dell'attuale Cargo city**;
- 3) di **ridisegnare totalmente l'area esterna di fronte al T1**, con nuove costruzioni nell'area prospiciente allo Sheraton dove oggi trova posto il P3;
- 6) l'espansione del Terminal 1, con ampliamento a sud con un nuovo molo;
- 7) *la realizzazione del quarto satellite;*

In alternativa il Masterplan prevede l'allungamento dei tre satelliti esistenti,

8) l'Airport City; *la realizzazione di una "Airport City" dedicata prevalentemente a funzioni di tipo terziario e ricettivo, puntando sull'area del P3, di fronte allo Sheraton:*

L'area su cui verrà realizzata l'Airport City ha **una superficie complessiva in pianta di circa 110.000 metri quadrati**. Qui si prevede l'insediamento di una **Smart Mobility Area** (un edificio destinato a funzioni pubbliche legate alla mobilità sostenibile), **Office Park, Hotel & Services** (edifici destinati a funzioni prevalentemente terziarie, ricettive e di servizio correlate al trasporto aereo) e un parcheggio interrato.

9) Nei rendering **si intravede anche il nuovo headquarter di Sea** in un'area adiacente all'Airport City.

10) Cresce la Cargo city.

Il Masterplan prevede anche lo **sviluppo dell'area cargo**. L'area individuata per la realizzazione dei nuovi fabbricati è adiacente all'attuale Cargo city, a sud del sedime aeroportuale. Un vero e proprio **Piano industriale che prevede 3 nuovi edifici cargo "di prima linea"**, ciascuno avente una **superficie di ingombro a terra pari a circa 15.000 metri quadrati** e un'altezza massima pari a 15 metri.

Il Masterplan ha pianificato anche lo sviluppo di **nuove strutture cargo di "seconda linea"**, fino a un massimo di **nove nuovi edifici** non direttamente affacciati sul piazzale ma comunque adiacenti alle infrastrutture aeroportuali esistenti.

11) E' previsto il **Centro servizi destinato agli autotrasportatori**: risponde all'esigenza di potenziare l'area operativa.

Un lungo elenco di progetti di strutture e sovrastrutture e con interferenze viarie di particolare impatto, **che vanno ad interferire e modificare la SP.24.**

E che si tratti di Piano è ulteriormente confermato dal fatto che:

Sea ha inserito nel Masterplan 2035 anche la previsione di una serie di opere infrastrutturali esterne al sedime come la bretella di Gallarate e l'intervento sulla Sp341 (Samarate-Vanzaghella) ed altre ancora; tra queste la riqualificazione della 336 nel tratto Busto-Terminal2, la nuova ferrovia Malpensa-Gallarate e i collegamenti via Giusti-Ingresso autostrada Vergiate e via Giusti-Ingresso autostrada Besnate.

E' L'ammissione che il **Master Plan nel suo insieme non può stare in piedi se non con tutti i collegamenti viabilistici e ferroviari necessari** ; ma non poteva dirlo espressamente per non dover ammettere che ci vuole la V.A.S.

Queste sovrastrutture rientrano in effetti nell'elenco di cui all'allegato II bis del D.Lgs 152/2006: **strade extraurbane secondarie di interesse nazionale e sono sottoposte V.A.S.(art. 6, p.2 dello stesso decreto).**

Conclusioni.

Si è di fronte ad una e vera propria pianificazione che va oltre il semplice sedime aeroportuale, che investe e coinvolge siti particolarmente protetti sotto l'aspetto naturalistico.

Una pianificazione che elenca una lunga serie di progetti di cui è prevista la realizzazione.

Una pianificazione che finisce col coinvolgere anche la viabilità attorno allo scalo con diretta modifica della S.p.24.

Una pianificazione che finisce con l'ammettere che ci vogliono anche altre ed importanti sovrastrutture viabilistiche e ferroviarie di competenza statale.

Una pianificazione che prevede opere che incideranno pesantemente sull'intorno aeroportuale ed in particolare sui numerosi Comuni della Lombardia e Piemonte , sotto l'aspetto dell'inquinamento da rumore e dell'aria, non solo per il traffico aereo ma anche per il traffico viabilistico con tutto l'indotto.

Uno studio di incidenza ambientale su cui è richiesto il parere obbligatorio degli Enti Gestori del Parco (Lombardia e Piemonte) e il coinvolgimento della popolazione interessata.

Considerazioni tutte che portano ad una sola conclusione: **l'obbligo dell'avvio della procedura della V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica).**

Il tutto come ampiamente illustrato .

per quanto sopra, il Comitato UNI.CO.MAL

CHIEDE

che venga espresso parere negativo nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Master Plan 2035 dell'Aeroporto di Milano Malpensa proposto da ENAC/SEA . Avviso al pubblico pubblicato in data 7 luglio 2020.

OSSERVAZIONI
ASPETTI AMBIENTALI

Atmosfera

Alcune considerazioni meritano le due campagne di monitoraggio sulla verifica degli inquinanti atmosferici da traffico aereo fatte la 1° tra il 12 e il 26 luglio (fase A.O.) e la 2° tra il 14 settembre e il 13 ottobre 2019 (C.O.) con riferimento all'operazione Bridge relativa al trasferimento del traffico aereo da Milano Linate a Malpensa, durante il quale ci sarebbe stato un aumento dei movimenti di oltre il 30%.

Bisogna notare che il posizionamento dei due laboratori mobili non è posto in un luogo ideale per il monitoraggio degli inquinanti aerei essendo la ATM 01 MXP posta troppo a nord per la registrazione di tali dati (gli aerei si troverebbero in fase di decollo già sopra i 200 m di altezza), mentre la ATM 02MXP si trova messa troppo ad ovest delle piste (come si può notare da pag.31 del P2 del Masterplan).

Passando all' esame dei dati da voi forniti sul PM10 e PM2,5 e ricordando che gas questi si formano soprattutto nel periodo invernale essendo irrilevanti negli altri periodi dell' anno si notano dei valori alti C.O.tra il 1° e il 3°, tra il 13° e il 15°, il 23°e tra il 27° e il 30°giorno (tralasciamo i dati A.O.) anche se inferiori alla soglia limite. Per quanto riguarda il PM2.5 si registrano picchi vicinissimi al limite 25 microgrammi/m3 il 14°, il 23°e il 29°e il 30° giorno C.O.

Ci sembra che anche con questi dati siamo ben lontani dal dimostrare che l'inquinamento aereo sia limitato o addirittura trascurabile oltre tutto esiste ormai una sterminata letteratura scientifica internazionale che dimostra il contrario. Come minimo una tale campagna di monitoraggio avrebbe dovuta essere ripetuta più volte facendo maggiore attenzione alla registrazione, alla raccolta e all'interpretazione dei dati magari sotto la direzione di osservatori esterni ad ARPA Lombardia e SEA; ricordiamoci che anche sotto il valore limite gli inquinanti uniti anche ad altri, su cui non ci soffermiamo, possono essere per l'effetto cumulativo pericolosi per la popolazione in special modo per le fasce a rischio.

Siccome, almeno per il momento, sembra impossibile ripetere tale campagna di monitoraggio non essendoci le stesse condizioni dello scorso anno, le conclusioni di pag.131 del file P4 del masterplan dovrebbero essere riviste in base alla parzialità dei dati e alle conclusioni scarsamente attendibili ed affrettate.

Il comitato Unicomal

Suolo

I dati di Assoaeroporti sul traffico cargo a Malpensa sono eloquenti:

2018 572774,81 ton cioè -2.9% rispetto al 2017

2019 558481,48 ton -2,5% rispetto al 2018

A livello nazionale si registra nel 2020 per il 1°trimestre -13,5% e nel 2°trimestre-39,9% rispetto al 2019; cioè nel primo semestre si riscontra una diminuzione complessiva del -27,4%.

Questo costante calo delle merci a Malpensa e il tracollo a livello nazionale dimostra che l'ampliamento di "soli" 60 ettari dell' area cargo fuori dal sedime aeroportuale in direzione sud-ovest è semplicemente non giustificata se non addirittura obsoleta ; queste fantasiose velleità sarebbero motivo per l'ennesimo sperpero di denaro pubblico per opere già superate dal mercato internazionale. Nell' arco di 15 anni, fino al 2035, non possiamo fare che delle proiezioni soggettive considerando come in pochi mesi è cambiata radicalmente la situazione mondiale a causa della pandemia del covid 19.

Questo progetto sarebbe dannoso perché riverserebbe sui Comuni di Ferno e Lonate Pozzolo una enorme massa di disagi dovuta al traffico indotto dalle merci che arriverebbero con la cargo creando pesanti problemi alla viabilità già messa a dura prova. Visto e considerato che nel masterplan presentato da SEA, per quanto riguarda la **movimentazione** delle merci, non è affiancato da uno studio né preliminare né previsionale sui flussi di **traffico** derivanti dallo sviluppo della cargo city e sapendo ovviamente che le merci non si spostano da sole, osserviamo che un tale masterplan, che prevede uno sviluppo temporale così lungo (15 anni) necessita obbligatoriamente essere affiancato da tali studi in tal senso, per meglio capire e per potere dare agli organi competenti tutti gli strumenti adeguati per una valutazione di merito di quanto previsto nel masterplan presentato da SEA soggetto alla VIA (valutazione Impatto Ambientale). Considerando questo scenario ci **permettiamo**, inoltre, di ricordare che su tutto il comparto aeroportuale di Malpensa non è mai stata effettuata una VAS (valutazione Ambientale Strategica) che consentirebbe di avere un giudizio completo e adeguato sulle sue attività e che farebbe capire se la sua impronta sia compatibile o meno alla sopportazione del territorio.

La riqualificazione della flora, nella nuova area occupata (e qui ci si riferisce anche alla questione del consumo di suolo considerando che la Provincia di Varese, secondo il rapporto ISPRA, è al quarto posto tra le provincie più cementificate d'Italia), cioè la sostituzione della sua popolazione degradata (vecchio ritornello **cantato** da SEA) con nuove specie pregiate ricorda le tante mitigazioni promesse e mai mantenute fatte in passato (in particolare richiamiamo all'attenzione quanto previsto dal decreto denominato D'Alema risalente a MALPENSA 2000). Se a Sea sta a cuore, veramente, la riqualificazione dei boschi perché non affidare tale compito alla popolazione locale e alle sue associazioni che hanno già dimostrato di saper recuperare con pochi soldi ampie fette di bosco e di brughiera Si pensi ai volontari di "Viva Via Gaggio" che con la Pro Loco di Lonate hanno eliminato una discarica abusiva e l'hanno convertita in una grande area boschiva, strappandola al degrado e all'incuria, creando anche un museo della civiltà contadina all' aperto che risalta la nostra storia e il nostro passato.

Perciò l'ampliamento dell'area cargo va rigettato perché parte del nostro territorio verrebbe sacrificato, per l'ennesima volta, per soddisfare la sete di profitti di pochi.

Il comitato UNICOMAL

Salute

V.I.S.

Estratto da MXP 2030 Linee guida di sviluppo dell'aeroporto di Malpensa al 2030 pubblicato da SEA nell'anno 2015.

“Lo scalo dispone di due piste parallele, distanti 808 metri tra di loro, lunghe 3.920 metri ciascuna e abilitate per ospitare tutte le categorie di aeromobili per aviazione civile attualmente in servizio.”

Le piste sono utilizzate alternativamente per i decolli e per gli atterraggi, pertanto gli atterraggi dispongono di una pista ben superiore ai 1500, pertanto la l'attuale procedura di VIA deve essere accompagnata da Vis, secondo le disposizioni dell'Istituto Superiore di Sanità – Dipartimento Ambiente e Salute come riportato da RAPPORTI ISISTAN 19/9 – LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO SANITARIO (D.L. 104 / 2017).

E' pertanto errata la sintesi riportata sul SIA a pag. 71 di P1 – Obiettivi e coerenze, di seguito riportata:

L'art. 23 del Dlgs 152/06 e smi al comma 2 indica che la Valutazione di impatto sanitario (VIS) viene trasmessa, unitamente alla restante documentazione necessaria per l'attivazione del procedimento di VIA, per i progetti di cui al punto 1 dell'allegato II e per i progetti riguardanti centrali termiche e altri impianti di combustione con potenza termica superiore a 300MW. Preso atto che il progetto in esame inerente “opere relative ad aeroporti con piste di atterraggio superiore a 1.5000 metri di lunghezza” rientra tra quelli elencati al punto 10 primo allinea dell'allegato II è evidente che la fattispecie in argomento non richiede la elaborazione di una Valutazione di impatto sanitario (VIS).

Proprio per queste sue caratteristiche intrinseche l'aeroporto deve essere sottoposto a V.I.S.

Si richiede, inoltre, in questo studio personalità di alto impegno scientifico che dimostrino serietà ed imparzialità e il cui scopo non sia di giustificare lo stato di cose presenti, oggi, in una situazione particolarmente pericolosa come quella della pandemia attuale.

Per il secondo aeroporto italiano, anche se non dovesse essere richiesta una V.I.S., l'ente gestore SEA avrebbe il dovere morale di attuarla per la sicurezza delle persone che vi lavorano e che vi transitano e per quella dei cittadini del territorio.

Il comitato UNICOMAL

Il Sottoscritto 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

Luogo e data

Gallarate, 30 agosto 2020

Il dichiarante

