

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)

Valutazione di Impatto Ambientale "Masterplan 2035 Aeroporto Di Malpensa" recante codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM) 5359.

(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)* OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI DEPOSITATE DAL PROPONENTE DEL
16.11.2021

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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 ALLE INTEGRAZIONI PRESENTATE DAL PROPONENTE IN DATA
16.11.2021 NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

Pag. 1 di 25

INDICE

Premessa

- a) Carenza di documentazione prodotta in relazione al procedimento di VIA - Violazione Art. 24 Comma 7 Dlg. 3 aprile 2006, n. 152
 - b) Inattendibilità della Documentazione Prodotta in Relazione al Procedimento di VIA
- 1) Valutazione Dimensionamenti e Alternative all'espansione della Cargo City e Airport City
 - 2) Aspetti Procedurali Relativi alle Comunicazioni di Avvio del Procedimento VIA
 - 3) Rischio Aeronautico
 - a) Inadeguata Correlazione tra Rischio Aeronautico e Rischio di Incidente Rilevante
 - b) Omessa Valutazione del Rischio Individuale e Collettivo
 - c) Erroneità nella Formulazione delle "Curve Di Isorischio" di cui all'art. 715 Codice Della Navigazione e Conseguente Inammissibilità delle Medesime
 - d) Inattendibilità ed Inammissibilità dell'Algoritmo impiegato nel Calcolo e nella Determinazione delle Curve di Isorischio
 - 4) VAS e Dibattito Pubblico
 - 5) Valutazione dell'Impatto Acustico
 - 6) Atmosfera
 - 7) Acque
 - 8) Interferenze con il Campo Pozzi di Via Molinelli (Lonate)
 - 9) Conclusioni
 - 10) Estensori della Presente Relazione
 - 11) Riferimenti

PREMESSA

Il presente documento raccoglie le osservazioni del “Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia per l'Aeroporto di Malpensa” in relazione alle “Integrazioni nell'ambito del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale”, depositate dal Proponente ENAC in data 16/11/2021, a seguito di espressa richiesta formulata a quest'ultimo dal Ministero dell'Ambiente con nota prot. n. 40148 del 19/04/2021, ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i..

Quanto sopra nell'ambito della Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan 2035 Aeroporto Di Malpensa recante codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM) 5359.

Lo scrivente Comitato provvede quindi a replicare alle integrazioni del Proponente ENAC per quanto attiene agli argomenti sui quali quest'ultimo ha provveduto a fornire chiarimenti allo scrivente e sui quali quest'ultimo ha ritenuto di replicare.

Resta inteso che per gli argomenti sui quali questo Comitato non ha inteso replicare, valgono tutte le considerazioni e le osservazioni precedenti, depositate in data 3 e 4 settembre 2020, e da intendersi qui integralmente richiamate.

Gli argomenti sui quali formuliamo le nostre osservazioni sono riportati qui di seguito ed estratti dal documento in atti denominato “Risposta alle richieste di integrazioni e approfondimenti INT-007 Ricontri ad altre osservazioni pervenute”.

Nello specifico gli argomenti sono i seguenti:

Valutazione Dimensionamenti e Alternative all'espansione della Cargo City e Airport City
Aspetti Procedurali Relativi alle Comunicazioni di Avvio del Procedimento VIA
Rischio Aeronautico
VAS e Dibattito Pubblico
Valutazione dell'Impatto Acustico
Atmosfera
Acque
Interferenze con il Campo Pozzi di Via Molinelli (Lonate)

Prima di procedere alla replica degli argomenti sopraindicati si portano all'attenzione di codesto Ministero i seguenti rilievi:

A) CARENZA DI DOCUMENTAZIONE PRODOTTA IN RELAZIONE AL PROCEDIMENTO DI VIA - VIOLAZIONE ART. 24 COMMA 7 DLG. 3 APRILE 2006, N. 152

In ogni relazione di replica contenuta nelle Osservazioni, il Proponente provvede a ricostruire l'andamento del procedimento di VIA producendo il cronoprogramma qui di seguito riportato:

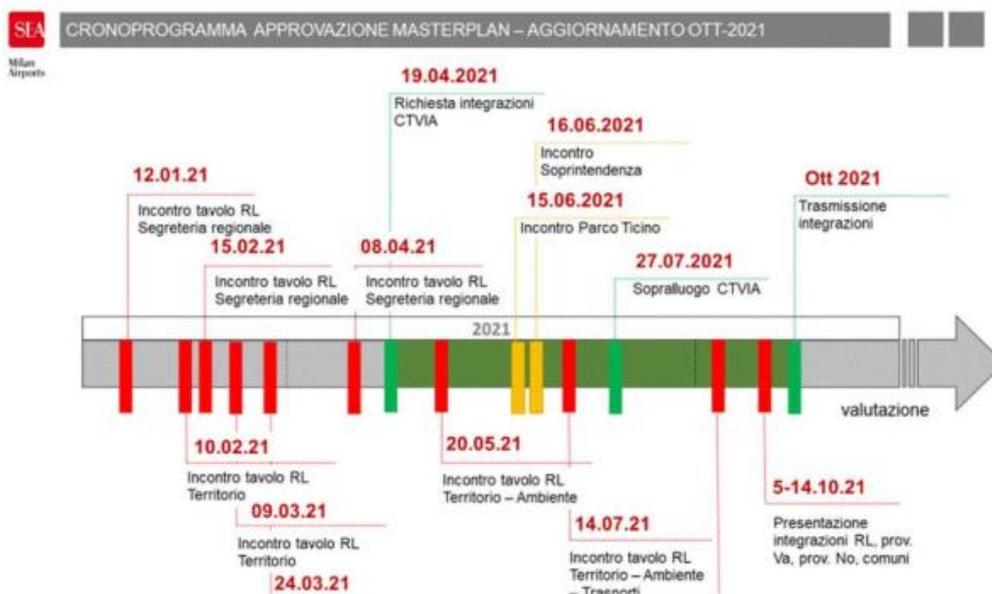


Figura 2: dettaglio attività di confronto e focalizzazione contenuti integrazioni nel 2021

Avuto riguardo a tale cronoprogramma ed ai fatti che il Proponente afferma essere intervenuti dalla data del 19.4.2021 in poi, si rileva come il Proponente non produca alcun documento/verbale/relazione/elaborato in relazione agli stessi.

A mero titolo esemplificativo, non vi sono documenti riferiti al sopralluogo verificatosi in data 27.7.2021 da parte della commissione CTVIA; di talché non si è in grado di sapere che cosa sia accaduto durante tale sopralluogo, dove sia stato effettuato, che cosa la commissione CTVIA abbia verificato e quali risposte abbia fornito il Proponente in quella occasione e come si sia concluso tale sopralluogo.

Conseguentemente lo scrivente, al pari di tutti i soggetti che hanno presentato le loro osservazioni nel settembre 2020 e che sono parte della presente Procedura di VIA, sono messi nella posizione di non poter avere nozione di fatti e/o circostanze che potrebbero (siamo obbligati ad usare il condizionale) avere rilevanza nella verifica della correttezza di quanto il Proponente afferma essersi verificato e conseguentemente della correttezza esecutiva della stessa procedura di VIA.

Tale mancanza è riscontrabile anche sul sito internet di codesto Ministero alla pagina relativa al Masterplan 2035 dove, *ad abundantiam*, non sono nemmeno presenti i documenti relativi a:

- 1) richiesta di integrazioni formulata dal Ministero dell'Ambiente con nota prot. n. 40148 del 19/04/2021 e relativi allegati;
- 2) richiesta di sospensione della procedura di VIA presentata dal Preponente il 18/05/2021;
- 3) provvedimento del MATTM in replica a tale richiesta e con il quale è stata poi concessa la sospensione dei termini e la possibilità di replicare nei 120 giorni assegnati dalla normativa di specie.

In buona sostanza i soggetti che oggi possono presentare le proprie controdeduzioni alle Integrazioni non hanno contezza documentale di quanto il Proponente afferma essere accaduto, in relazione alla presente procedura di VIA, dalla data del 19/04/2021 (giorno della richiesta di integrazioni formulata dal Ministero) alla data 16/11/2021 (giorno della ripresa e ripubblicazione della procedura da parte di Codesto Ministero).

Tutto quanto rilevato contravviene quindi al dettato dell'art 24 Comma 7 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 che prescrive come “ Tutta la documentazione afferente al procedimento, nonché i risultati delle consultazioni svolte, qualsiasi informazione raccolta, le osservazioni e i pareri comunque espressi, compresi quelli di cui agli articoli 20 e 32, sono tempestivamente resi disponibili al pubblico interessato mediante pubblicazione, a cura dell'autorità competente, sul proprio sito internet istituzionale.”

Si formula quindi espressa istanza affinché codesto Ministero voglia provvedere in tale senso.

B) INATTENDIBILITÀ ED INAMMISSIBILITÀ DELLA DOCUMENTAZIONE PRODOTTA PER IL PROCEDIMENTO DI VIA

La documentazione integrativa depositata dal Preponente ENAC si compone di ben 46 documenti ripartiti, a vario titolo, tra:

- risposte alle richieste espresse formulate da Enti Pubblici territoriali quali Regioni, Province (documenti da INT 001 ad 006) e Comuni, Associazioni, Comitati di Cittadini e privati cittadini (documento INT-007)
- 40 e più allegati comprendenti studi ed analisi specifici, relazioni di monitoraggio del territorio sotto il profilo acustico, atmosferico e via dicendo.

Dalla lettura della predetta documentazione si evince in via preliminare, una a dir poco preoccupante ed ottimistica visione del Proponente ENAC (ma di fatto del reale committente e beneficiario di tale opera, il gestore aeroportuale SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.) di una ripresa del traffico aereo post COVID-19 che giustificerebbe ancora ad oggi, la piena validità delle previsioni di

incremento del traffico aereo e delle conseguenti necessità di espansione territoriale dell'Aeroporto, così come previste da qui al 2035 oppure addirittura al 2038.

Nulla di più infondato.

Si richiamano qui di seguito i seguenti rapporti di analisi di traffico pubblicati in data:

- A. **8 DICEMBRE 2021** dall'Organizzazione internazionale dell'Aviazione Civile - ICAO dal titolo "Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation": Economic Impact Analysis"
- B. **18 OTTOBRE 2021** dall'Ente Europeo del Controllo Traffico Aereo - EUROCONTROL dal titolo "Seven-Year Forecast 2021-2027"
- C. **3 GIUGNO 2021** dall'Ente Europeo del Controllo Traffico Aereo - EUROCONTROL dal titolo "Eurocontrol Brief on Covid19 Impact Italy"

Dalla lettera dei predetti rapporti sono evidenti i seguenti aspetti :

- 1) I maggiori enti mondiali ed europei attivi nell'analisi e nel controllo settore dell'aviazione commerciale, quali ICAO ed EUROCONTROL, non sono in grado di fare più previsioni a lungo termine, ma si limitano ad analisi sul breve (2019-2022) o tutt'al più medio periodo (2021-2027).
- 2) I dati riportati negli studi allegati prevedono, in via ottimistica, un ritorno del traffico aereo commerciale dalla data del 2023-2024.
- 3) Lo studio redatto da EUROCONTROL "European Aviation in 2040 Challenges of growth" dell'ottobre 2018, citato dal Proponente all' Allegato 1 "Analisi Del Traffico e Aggiornamento dei Trend di Sviluppo" quale uno dei documenti maggiormente fondanti la necessità di procedere all'approvazione ed esecuzione del Masterplan Malpensa 2020-2035, è desueto ed inattendibile in quanto pregresso al verificarsi della pandemia da COVID-19.
- 4) I criteri e gli algoritmi di calcolo utilizzati dal Preponente nel citato Allegato 1 "Analisi Del Traffico e Aggiornamento dei Trend di Sviluppo" non sono verificabili sia per quanto attiene l'insieme dei dati e delle informazioni utilizzare come base di calcolo, sia per l'algoritmo utilizzato in quanto non è minimamente chiaro quale soggetto abbia proceduto a crearlo e quale Ente Europeo e/o Italiano abbia provveduto ad approvarne l'utilizzo.

Non da ultimo, mentre scriviamo, è in corso l'ennesima ondata pandemica che vede protagonista una ulteriore variante del Coronavirus 19. Bene, l'effetto immediato di tale ondata, è un calo radicale del traffico aereo commerciale passeggeri.

A tale proposito Fitch Ratings, una delle più titolate agenzie mondiale di ratings, ha abbassato le sue prospettive per il traffico aereo globale quest'anno a poco più della metà dei livelli del 2019, rispetto a una precedente previsione di un calo del 35%, e ha ridotto le sue prospettive per il 2022 e il 2023, rilevando "nuove varianti altamente contagiose", come Omicron, che evidenziano la probabilità che le condizioni operative rimangano volatili e il rischio di ribasso per le previsioni.

Dato atto di quanto sopra procediamo a replicare alle singole integrazioni formulate dal Preponente in relazione alle problematiche evidenziate dallo scrivente Comitato in sede di Osservazioni depositate in data 3 e 4 settembre 2020.

1) VALUTAZIONE DIMENSIONAMENTI E ALTERNATIVE ALL'ESPANSIONE DELLA CARGO CITY E AIRPORT CITY.

Osservazione 1

L'aggiornamento delle previsioni di traffico per la valutazione sul breve termine è stato eseguito su specifici fattori socio-ambientali:

- a) quali sono le fonti e l'attendibilità dei dati raccolti e quale metodologia di lavorazione dei dati statistici hanno determinato le valutazioni del proponente?
- b) non è dato sapere in cosa consistono i citati fattori socio-ambientali; si ripropongono pertanto le osservazioni precedentemente presentate, con specifico riguardo ad eventuali intese/piani/programmi finalizzati alla delocalizzazione del settore logistico da altri aeroporti lombardi verso Malpensa.
- c) i dati previsionali del traffico aereo riportati da Eurocontrol nello studio Forecast Update 2021-2027, datato ottobre 2021, evidenziano tre scenari, che prevedono rispetto all'anno 2019:
 - nell'high scenario un incremento per l'anno 2027 del 17%;
 - nel base scenario un incremento del 6% con raggiungimento della soglia di parità nell'anno 2024;
 - nel low scenario un incremento insufficiente al raggiungimento della soglia di parità.

Pertanto si osserva innanzitutto che la finestra temporale è limitata rispetto a quanto proposto nel MP Malpensa 2035, proprio per le condizioni di incertezza evidenziate nello studio Eurocontrol e con riferimento anche alla sezione "Additional Risks". Si rileva quindi una palese divergenza rispetto alle previsioni del MP, cosa che pone seri dubbi sulla sua attendibilità, tenuto conto del fatto che Eurocontrol è organismo designato alla trattazione statistica da ECAC, organizzazione intergovernativa fondata da ICAO e Consiglio Europeo.

Osservazione 2

La risposta non è pertinente ed esaustiva rispetto a quanto osservato dallo scrivente Comitato per i seguenti motivi:

- a) non è stato chiarito su quali basi e se è stata eseguita la valutazione multicriteriale che ha determinato la convenienza dell'ampliamento Cargo rispetto al funzionale ed eventualmente implementato sistema aeroportuale lombardo;

- b) non è stata data risposta in merito alla palese contraddizione tra i precedenti impegni assunti da SEA per la mitigazione e compensazione della medesima area a brughiera che adesso SEA vuole cementificare per l'ampliamento Cargo a sud dell'attuale sedime aeroportuale.

Osservazione 3 richieste B8-B9

Alla luce delle precedenti osservazioni le motivazioni addotte nella risposta del Proponente appaiono non pertinenti. Da quanto si legge tutto lascia intendere ad una programmazione effettuata in funzione di una convenienza logistico-economica in funzione di un ulteriore futuro potenziamento dell'aeroporto, con l'introduzione della terza pista; Il tutto in un'ottica di "no limits" per quanto riguarda l'attività aeroportuale, in totale spregio di un territorio che già ha subito e subisce il forte carico dell'attività suddetta.

Alla luce di quanto sopra esposto si ripropongono le osservazioni precedentemente presentate dallo scrivente Comitato nelle proprie Osservazioni del 3 settembre 2020 da pag.27 a pag.38

2) ASPETTI PROCEDURALI RELATIVI ALLE COMUNICAZIONI DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO VIA

Per quanto attiene questo argomento, nelle nostre osservazioni del 3.9.2020 abbiamo contestato l'illegittimità della procedura di VIA, in ragione della mancata osservanza e violazione dell'art. 23-25 comma 4 Dlgs. 152/2006, ed abbiamo richiesto a codesto Ministero la sospensione della Procedura di VIA con contestuale assegnazione di nuovi termini ex Dlgs. 152/2006, al fine di poter presentare osservazioni e pareri alla predetta procedura.

In risposta alle nostre osservazioni il Proponente ha rimandato *"alla risposta fornita all'Osservazione 1 della Provincia di Novara (documento INT- 005), che riprende l'esito della corrispondenza tra Proponente, Ministero della Transizione Ecologica e Regione Piemonte. Come dimostra il presente documento tutte le osservazioni formulate nel corso della procedura di VIA sono state prese in considerazione per lo sviluppo delle risposte alle richieste di chiarimenti e integrazioni"*.

Nello specifico la risposta da parte del Proponente è stata la seguente:

"Si prende atto delle osservazioni. Gli argomenti citati sono stati oggetto di un articolato scambio di corrispondenza tra Proponente, Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo del Ministero dell'Ambiente, Regione Piemonte e Provincia di Novara, al termine della quale in ogni caso tutti i contributi istruttori provenienti dagli enti locali piemontesi sono stati trasmessi alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS per valutare un'eventuale richiesta di documentazione integrativa. Circostanza che effettivamente è avvenuta e alla quale il Proponente sta fornendo le opportune risposte.

Relativamente a tale aspetto contestiamo in maniera radicale quanto sostenuto dal Proponente in quanto:

- 1) non è dato di vedere quale sia stato *“l’articolato scambio di corrispondenza tra Proponente, Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo del Ministero dell’Ambiente, Regione Piemonte e Provincia di Novara”* atteso che il Proponente **non ha prodotto un documento che è uno** comprovante tale circostanza. Di talché non ha fornito prova di alcunché.
- 2) copia della corrispondenza non è nemmeno presente sulla pagina internet del Masterplan 2035, essendo così acclarata la violazione dell’art. 24 Comma 7 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152
- 3) quand’ anche tale documentazione dovesse esistere, la stessa non sarebbe di per sé sufficiente a sanare l’avvenuta violazione del combinato disposto di cui agli articoli 23 e 24 Dlgs. 152/2006 e degli articoli 7 ed 8 della Legge 7 Agosto 1990 n. 241. L’omissione della comunicazione di avvio del procedimento comporta in applicazione del combinato disposto di cui al punto 2) **l’annullamento del provvedimento per violazione di legge.**

3) RISCHIO AERONAUTICO

Come è ben noto un approccio di tipo collaborativo tra Autorità, Enti, gestore aeroportuale e privati è determinante per consentire uno sviluppo equilibrato dell’aeroporto e delle attività antropiche e produttive presenti nel suo intorno.

La corretta applicazione delle procedure, la condivisione delle informazioni ed il coinvolgimento attivo della comunità sono aspetti fondamentali per incrementare il livello di sicurezza della navigazione aerea.

In tale contesto lo scrivente Comitato ha contestato al Proponente la mancata attuazione di una analisi dettagliata del “Rischio Aeronautico”, preliminare all’adozione degli articoli del Codice della Navigazione di seguito riportati:

- Art. 707- Valutazione, censimento e ottemperanza delle superfici di limitazione ostacoli, mitigazioni dei vincoli e definizione delle Mappe di Vincolo (estese fino a 15 km dalle piste);
- Art. 707 – Censimento dei manufatti “in deroga” alle prescrizioni zone soggette a limitazioni (Piani di Rischio) nelle zone A, B, C e D;
- Analisi e verifica del Carico antropico e indice di affollamento delle edificazioni private e pubbliche in deroga e autorizzate;
- Identificazione di manufatti interni ed esterni al sedime aeroportuale ad elevato carico antropico;
- Art. 715 - Valutazione di rischio delle attività aeronautiche, Rischio terzi (Curve di Isorischio).

Le curve di isorischio devono essere, inoltre, analizzate e verificate come mappe attuali e future: si veda a tal proposito la comunicazione ENAC relativa alle Curve Isorischio attuale e Futuro - ENAC - PROT-13/03/2017 - 0026321-P (Dott. Roberto Vergari);

- Condivisione dei dati di input-database del modello matematico/algoritmo impiegato;
- Analisi e verifiche delle aziende/stabilimenti a Rischio Incidente Rilevante-RIR e implicazioni nelle ricadute di "rischio aeronautico" correlato;
- Elaborazione dei conseguenti Piano di Emergenza Aeroportuale-PEA e Piano di Emergenza Esterno-PEE, perciò correlati sia ai manufatti/edificazioni in deroga, dei livelli di verificato carico antropico e indice di affollamento, quanto alle localizzazioni di stabilimenti/aziende RIR Rischio Incidente;

Nello specifico:

Si richiede, innanzitutto una comparazione tra il Report delle attività e gli interventi edilizi nell'aree in prossimità degli aeroporti sottoposte alla procedura di valutazione e autorizzazione ENAC, predisposte per Malpensa, nelle seguenti fasi:

- a) Verifica preliminare (Tool di pre-analisi ENAV);
- b) Istanza di valutazione per l'autorizzazione ENAC;
- c) L'elenco delle campagne di rilievo e monitoraggio delle aree in prossimità del sedime aeroportuale;
- d) L'adeguamento dei piani urbanistici Comunali e le pubblicazioni delle mappe di vincolo;
- e) La corretta pianificazione urbanistica e degli insediamenti produttivi.

Nel quadro delineato, in sintesi, risulta preliminare segnalare come:

le due indagini Ministeriali sulle "servitù aeronautiche":

(a) Situazione aeroporti aperti al traffico civile in relazione alle esigenze attuali e future; Decreto 275/13 dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile il 24/5/1972;

(b) Rapporto sulla situazione degli aeroporti italiani aperti al traffico aereo civile - Ministero dei trasporti e Direzione Generale Aviazione Civile - Itairport 1983;

avevano certificato che, nonostante, la Legge n. 58 del 1963, che le riproponeva, al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, le normative internazionali in materia di aviazione civile (standard ICAO Annesso 14, EASA Certification Specifications CS ADR DSN) definiscono superfici di limitazione ostacoli che determinano vincoli di altezza per edificazioni e attività e come di conseguenza la loro adozione, nei decenni, risultasse lacunosa e talvolta carente.

È solo con il D.Lgs. n.96 del 9/5/2005 e successivo n. 151/2006, Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'art. 2 Legge n. 265 del 9/11/2004 che è stata attivata una stringente policy di adozione delle "servitù aeronautiche".

In relazione alle previsioni dell'art. 707, 1° comma, del Codice della Navigazione del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (Edizione 2 del 21.10.2003, emendamento 5) sono state

individuare le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e le relative limitazioni necessarie per evitare la costituzione di ostacoli e potenziali pericoli alla navigazione aerea.

Le mappe di vincolo costituiscono - dopo decenni - uno strumento operativo essenziale per il governo del territorio, necessario per garantire la regolarità delle operazioni di volo sull'aeroporto nel rispetto della sicurezza delle operazioni stesse.

- 1) per quanto attiene i Piani di Rischio il Proponente non ha provveduto ad effettuare una adeguata verifica dei manufatti e loro sistematico censimento ritenuti, comunque, in deroga allo stesso Piano di Rischio Aeroportuale (Zone A, B, C e D);
- 2) per quanto attiene le Mappe di Vincolo il Proponente non ha provveduto a fornire una adeguata analisi e censimento dei manufatti correlati al Piano Limitazione Ostacoli, così come previsto dagli Annessi ICAO, ENAC e dalle regolamentazioni EASA:
 - (a) Reg. UE n. 139/2014 - ADR.OPS.B.005, ADR.OPS.B.010, AMC e GM emanate da EASA;
 - (b) Reg. UE n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e s.m. e i.;
 - (c) In via precauzionale, si dovrà fornire un riscontro a quanto richiesto dalla Regione Lombardia nel punto m) paragrafo 7.3 Quadro delle prescrizioni in merito agli scenari incidentali degli stabilimenti RIR.
- 3) per quanto attiene le Curve di Isorischio e gli interrogativi evidenziati nelle nostre precedenti Osservazioni", il Proponente non ha risolto le seguenti, ineliminabili, questioni:

A) INADEGUATA CORRELAZIONE TRA RISCHIO AERONAUTICO E RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE

In replica alle nostre osservazioni sul Rischio Aeronautico, il Proponente ci ha rimandato alle risposte fornite alla Criticità 5 (Rischio industriale) della CTVIA (documento INT-001).

La risposta che leggiamo è la seguente: *"In merito alla presenza di stabilimenti RIR nell'intorno aeroportuale, è stato predisposto lo specifico l'allegato 27 "RIR: Stabilimenti a rischio di incidente rilevante nell'intorno aeroportuale" inerente la ricognizione dei RIR nei dintorni dell'Aeroporto. Rimandando al suddetto elaborato, di seguito si riporta la localizzazione delle aziende RIR presenti nel raggio di circa 10 km dal sedime aeroportuale."*

Al richiamato Allegato 27, Paragrafo 2 - Individuazione Area Di Studio, il Proponente riferendosi al Rischio Aeronautico afferma quanto segue: *" Nell'immagine sono state anche riportate le curve di isorischio, ovvero il luogo dei punti che definiscono la probabilità di accadimento dell'incidente, così come indicato nel documento 4 "Policy per l'attuazione dell'art 715 del Codice della Navigazione -*

Definizione della metodologia e della Policy di attuazione del risk assessment” approvato dal Consiglio di Amministrazione dell’ENAC con Deliberazione n. 2/2010

La risposta fornita è generica, inammissibile e a dir poco fuorviante.

Il Proponente ha commesso, a nostro avviso, un errore di una notevole gravità.

Infatti, nel rispondere alle nostre eccezioni in merito al Rischio Aeronautico lascia irrisolta la questione tra le curve di isorischio (Art. 715 CdN) correlate alle fasi di involo e volo e il Rischio da Incidente Rilevante - RIR.

In realtà si tratta di due fattispecie di rischio che seppur differenziate, avendo una casistica/probabilistica di estrema gravità territoriale, vanno integrate tra loro, anche per le ripercussioni sul Piano di Emergenza Aeroportuale-PEA e Piano di Emergenza Esterno-PEE (Comunale/Provinciale).

La gravità di tale errore è evidente in quanto:

A. Il Rischio Aeronautico

1) è inteso come la valutazione, nei termini di prevista probabilità e gravità, delle conseguenze nel caso di un incidente nella zona aeroportuale dovuto ad un evento causato dall’attività aeronautica derivante dal decollo, dall’atterraggio e fasi correlate di un aeromobile.

2) Come tale è disciplinato e regolamentato dal menzionato articolo 715 C.d.N.

3) Prevede la determinazione delle “Curve di Isorischio”, ossia di mappe all’interno delle quali è stata effettuata una attività da parte di ENAC che ha contemplato l’individuazione dell’uso del territorio (c.d. carico antropico e indice di affollamento) e delle attività compatibili con il livello di rischio associato all’attività di volo che si svolge sull’aeroporto considerato.

4) Prevede l’accoglimento delle Curve di Isorischio da parti dei Comuni interessati, all’interno dei propri Piani Generali del Territorio.

B. Il Rischio di Incidente Rilevante

1) è legato a stabilimenti che a causa della presenza di sostanze pericolose in determinate quantità, hanno la probabilità di generare un incidente di grande entità in termini di danni alle persone, alle cose e all’ambiente”.

2) La normativa di riferimento è il Decreto Legislativo n. 105 del 26 giugno 2015, che recepisce la Direttiva 2012/18/UE (Seveso III), entrato in vigore il 29 luglio 2015, abrogando il D.lgs. n. 334/99 e s.m.i.

3) Non prevede una mappatura dinamica e costante delle strutture, in quanto le stesse sono fisse e non hanno alcuna dinamicità quale soggetto lesivo, caratteristica questa che nel caso del Rischio Aeronautico è l’esatto contrario, atteso che l’aeromobile è quanto di più dinamico possa esistere.

Una ulteriore dimostrazione della confusione ingenerata dal Proponente risulta evidente dalla figura 1 dell’Allegato 27 qui di seguito riportata dove è evidente come le curve di isorischio coprono una area

del tutto diversa rispetto all'area che il Preponente identifica come l'area indagata per l'identificazione delle strutture RIR.

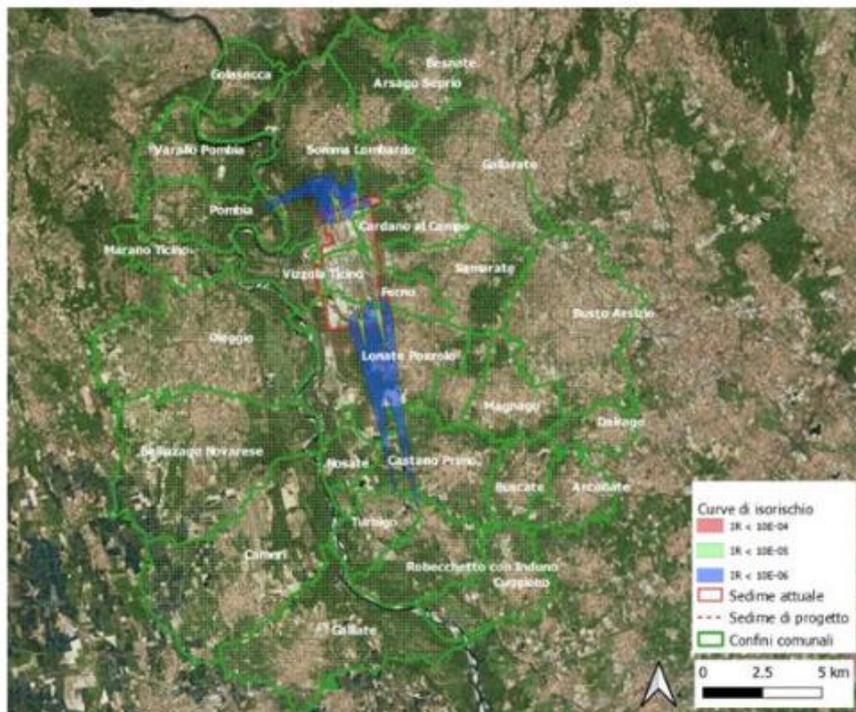


Figura 1 Area indagata per l'identificazione delle aziende RIR (in verde)

Alla luce dell'analisi di cui sopra non è chi non veda come Rischio Aeronautico e Rischio di Incidente Rilevante siano due istituti completamente diversi.

Ci si chiede quindi come sia possibile che il Preponente abbia fornito allo scrivente ma soprattutto a codesto Ministero, su un argomento di estrema rilevanza quale è il Rischio Aeronautico, fondamentale a nostro avviso anche ai fini della determinazione della ammissibilità di una procedura di VIA, una risposta così fuorviante e conseguentemente inaccettabile.

Tutto ciò in relazione ad un argomento quale il Rischio Aeronautico che incide direttamente ed in maniera preponderante sulla sicurezza della cittadinanza che vive nelle immediate vicinanze dell'intorno aeroportuale.

La figura 1 di cui sopra dimostra quanto da noi sostenuto ossia:

- 1) che le Curve di Isorischio, per come risultano dalla planimetria proposta, incidono in maniera evidente e senza ombra di dubbio anche sul territorio del Piemonte, di talché tale elemento comprova inequivocabilmente che anche il territorio piemontese è del tutto coinvolto nella attività aeroportuale e negli effetti che quest'ultima determina.
- 2) che le curve di Isorischio contraddicono in modo inequivocabile l'assunto fondamentale del Preponente, da quest'ultimo sostenuto in molta della documentazione prodotta anche in queste

Integrazioni, secondo il quale le opere e l'attività derivante dal Masterplan 2035 avrebbero un effetto limitato al territorio lombardo.

Come dimostrato ciò non corrisponde al vero ed è lo stesso Proponente che ce ne fornisce la prova; proprio con le Curve di Isorischio.

La nota che il Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo -Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale ha redatto e che ha come Oggetto: *Aeroporto di Linate. Master Plan 2015-2030 (7486-REG-1638372395624-CreSS_05-Set_05-6893_2021-0308)* rileva una situazione simile e, al momento, irrisolta: " Per quanto riguarda la sicurezza della navigazione aerea, con la condizione ambientale lett. A) n. 7, il Decreto VIA ha prescritto che *"Dovrà essere predisposta da ENAC in virtù delle proprie specifiche competenze e prerogative nel settore della sicurezza del trasporto aereo di cui all'art. 715 del Codice di Navigazione - DL 151/2006, una Relazione di analisi e di stima del rischio di potenziale incidente che metta in evidenza le probabilità di accadimento di un impatto aereo nelle aree dove sorgono gli stabilimenti e gli spazi circostanti, i possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente derivanti dalla vulnerabilità dell'attività aeroportuale di cui alla Direttiva UE 2014/52/UE, Allegato IV, lettera d), PARAGRAFO 8. In via precauzionale, si dovrà fornire un riscontro a quanto richiesto dalla Regione Lombardia nel punto m) paragrafo 7.3 Quadro delle prescrizioni in merito agli scenari incidentali dello stabilimento Carbodoll", da ottemperarsi "ante operam", in fase di progettazione esecutiva. La verifica di ottemperanza non è stata ancora avviata da ENAC."*

Una analisi che deve inquadrare le aziende, stabilimenti, manufatti, caseggiati sottoposti al rischio aeronautico diretto, anche entro il sedime aeroportuale stesso, oltre alle aziende RIR:

Entro sedime:

Deposito carburante avio di 12.5 milioni/litri fuel, ubicazione anomala, in prossimità della pista/Strip Area e/o tra le due piste del Terminal 1 e Terminal 2 con un risk assessment per eventuale casistica/probabilità "third party risk around airports" nel caso di fuoripista-lungo pista in decollo (take-off overrun), di fuoripista in atterraggio (landing overrun), di decollo lungo (take-off overshoot), di atterraggio prima della pista (landing undershoot), di decollo con uscita laterale (take-off veer-off) e atterraggio con uscita laterale (landing veer-off)

Ci chiediamo quali analisi di strutture industriali RIR, nelle Provincie di Varese e Novara, siano in corso, in itinere, e che la presente procedura di VIA/VAS non ha valutato; nelle Integrazioni del Proponente non se ne fa menzione.

D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Superiore	EIGENMANN & VERONELLI SPA	(22) Impianti chimici	PIEMONTE	NOVARA	
D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Inferiore	LA VICHIMICA SPA	(20) Stoccaggio, trattamento e smaltimento dei rifiuti	PIEMONTE	NOVARA	
D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Inferiore	AUTOGAS NORD S.P.A.	(13) Produzione, imbottigliamento e distribuzione all'ingrosso di gas di petrolio liquefatto (GPL)	PIEMONTE	NOVARA	
D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Superiore	LIQUIGAS SPA	(14) Stoccaggio di GPL	PIEMONTE	NOVARA	
D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Inferiore	MEMC ELECTRONIC MATERIALS SPA	(39) Altra attività (non specificata altrimenti nell'elenco)	PIEMONTE	NOVARA	
DA061	D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Superiore	PROCOS SPA	19) Produzione di prodotti farmaceutici	PIEMONTE	NOVARA
D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Superiore	TAMOIL ITALIA SPA	(10) Stoccaggio di combustibili (anche per il riscaldamento, la vendita al dettaglio ecc.)	PIEMONTE	NOVARA	
D.Lgs 105/2015 Stabilimento di Soglia Inferiore	MIRATO S.P.A.	(39) Altra attività (non specificata altrimenti nell'elenco)	PIEMONTE	NOVARA	

Elenco Aziende/Stabilimenti Rischio Incidente Rilevante Province di Novara

B) OMESSA VALUTAZIONE DEL RISCHIO INDIVIDUALE E COLLETTIVO

La risposta fornita dal Proponente sul Rischio Aeronautico non fornisce alcun documento e/o chiarimento in merito alle implicazioni tra il parametro del "Individual Risk" (probabilità per anno che una persona residente in modo permanente in uno degli spazi sia vittima di un incidente aereo) e/o del "Social Risk" (probabilità per anno che un numero maggiore di N siano vittime di un incidente aereo). Quanto sopra contravviene ad uno specifico dettato della giustizia amministrativa.

Richiamiamo a tal proposito ed anche in questa sede la Sentenza del Consiglio di Stato (N. 07176/2019 REG.RIC), pronunciata sul ricorso numero di registro generale 7176 del 2019 relativa alla Procedura di VIA dell'Aeroporto di Firenze Peretola, con la quale il supremo Collegio ha avuto modo di rilevare e di acclarare la necessità di verificare l'adozione dei suddetti parametri in sede di Commissione VIA/VAS.

C) ERRONEITA' NELLA FORMULAZIONE DELLE "CURVE DI ISORISCHIO" DI CUI DALL'ART. 715 DEL CODICE DI NAVIGAZIONE E CONSEGUENTE INAMMISSIBILITA' DELLE MEDESIME

Il Proponente, all'allegato 27 e con riferimento alle Curve di Isorischio cita testualmente :
"..... nell'immagine sono state anche riportate le curve di isorischio, ovvero il luogo dei punti che definiscono la probabilità di accadimento dell'incidente, così come indicato nel documento 4 "Policy

per l'attuazione dell'art 715 del Codice della Navigazione - Definizione della metodologia e della Policy di attuazione del risk assessment" approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ENAC con Deliberazione n. 2/2010."

Richiama poi una nota a fondo pagina secondo cui le curve di isorischio sono state determinate da ENAC in collaborazione con la Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza".

Orbene, 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 della Loughborough University-UK del 2014, ha esaminato ed ha riportato le seguenti conclusioni:

a) i dati sugli incidenti sono stati presi dal 1996 alla metà del 2011 e sono avvenuti su velivoli costruiti nel Nord America e nell'Europa occidentale. Ciò sembrerebbe escludere il numero significativo di jet regionali e velivoli turboelica.

b) I luoghi degli incidenti sono stati tracciati dopo l'applicazione della normalizzazione. Il processo di normalizzazione non è stato descritto completamente ma ha comportato un rapporto con la lunghezza della pista correlato all'incidente. Per questa manipolazione matematica delle leggi dell'ingegneria e della fisica non viene fornita alcuna giustificazione relativa alle prestazioni dell'aeromobile, alla progettazione della pista, alla fornitura di infrastrutture o alla procedura operativa.

c) le posizioni tracciate sono relative a punti fissi sulla pista normalizzata. In nessun conto è stata considerata la definizione delle posizioni, delle soglie, delle fermate, delle vie di fuga, delle piste di avviamento e altri aspetti della progettazione delle piste.

d) lo studio conclude come non sarebbe possibile applicare questo modello al Regno Unito senza conoscere:

- quali dati sono stati esclusi sulla base delle condizioni italiane;*
- quali dati devono essere aggiunti in base all'esclusione di alcuni produttori di aeromobili;*
- come sono stati applicati i processi di normalizzazione;*
- come il modello dovrebbe essere utilizzato per riflettere le condizioni locali nel Regno Unito.*

Pertanto, il modello è stato respinto: RIFIUTATO.

Una prova di inattendibilità di non di poca rilevanza e che peraltro è già stata confermata dallo stesso Proponente ENAC con il comunicato stampa 53/2017 dove, in relazione al già citato aeroporto di Firenze Peretola, ha avuto modo di affermare quanto segue: *"le valutazioni del rischio associato al verificarsi di eventi incidentali sono state condotte con il modello statistico sviluppato dalla FAA (Federal Aviation Administration, Ente americano per la sicurezza del volo e del trasporto aereo) nell'ambito di uno specifico "Airport Cooperative Research Program" (ACRP) sul "Airport Safety Risk Management".*

Una modellazione peraltro imposta ad ENAC dalla Sentenza del Consiglio di Stato (N. 07176/2019 REG.RIC), pronunciato sul ricorso numero di registro generale 7176 del 2019.

Risulta quindi confermato l'avvenuto l'utilizzo del modello ACRP (Airport Cooperative Research Program) della FAA statunitense per il predetto aeroporto italiano, mentre per il Masterplan di Malpensa abbiamo avuto dal Proponente stesso la prova che tale criterio non è stato utilizzato e che conseguentemente le attuali curve di Isorischio prodotte in atti sono del tutto inattendibili e conseguentemente inammissibili.

D) INATTENDIBILITA' ED INAMMISSIBILITA' DELL'ALGORITMO IMPIEGATO NEL CALCOLO E NELLA DETERMINAZIONE DELLE CURVE DI ISORISCHIO

Sempre all'allegato 27 ed in relazione alle Curve di Isorischio, il Proponente espone quelli che sono gli algoritmi utilizzati per la determinazione delle 3 aree territoriali che compongono le predette, affermando quanto segue:

“ Secondo la suddetta metodologia, le aree ricomprese all'interno delle curve vengono così definite:

- “ad alta tutela”: quella ricadente all'interno delle curve caratterizzate dal valore di 1×10^{-4} ;
- “interna”: quella ricadente tra la curva caratterizzata dal valore di 1×10^{-5} ;
- “intermedia”: quella ricadente tra la curva 1×10^{-5} e la curva 1×10^{-6}
- “esterna”: quella ricadente al di fuori della curva 1×10^{-6}

Da quanto esposto risulta evidente l'impiego di un algoritmo matematico, impiego sulle cui modalità e soprattutto sui dati di input che vengono utilizzati per determinare le suddette Curve nulla sappiamo.

Tuttavia, la VI Sezione del Consiglio di Stato ha affermato con sentenza n. 2270 dell'8 aprile 2019, che possono essere utilizzati algoritmi nelle procedure valutative della P.A. a patto che siano garantite trasparenza e possibilità di verifica in sede giurisdizionale.

Secondo il Supremo Collegio l'utilizzo di procedure “robotizzate” non può essere motivo di elusione dei principi che regolano l'attività della Pubblica Amministrazione.

Inoltre, occorre rilevare che la regola tecnica che governa ciascun algoritmo - realizzata da parte dell'uomo e applicata dalla macchina - deve essere considerata come “un atto amministrativo informatico” da equipararsi in tutto e per tutto a quello “tradizionale” per quanto concerne la disciplina applicabile.

Ciò posto, la possibilità di utilizzare sistemi informatici all'interno di un procedimento amministrativo è subordinata al rispetto di talune condizioni.

In primo luogo, si richiede che l'algoritmo sia reso conoscibile a chiunque vi abbia interesse.

In secondo luogo, l'algoritmo deve essere sindacabile da parte del giudice amministrativo affinché sia possibile esprimere, anche in sede giurisdizionale, una valutazione circa la legittimità della decisione assunta attraverso una procedura informatica.

In conclusione, con la sentenza numero 2270 del 2019 il Consiglio di Stato ha sancito il principio in base a cui, purché vi sia la possibilità di conoscere e di sindacare l'algoritmo utilizzato, il procedimento amministrativo informatico è conforme ai principi di buon andamento ed economicità della Pubblica Amministrazione, con i non trascurabili vantaggi di evitare eventuali errori dovuti alla negligenza e/o al dolo del funzionario e di velocizzare l'attività della PA.

Trasponendo quindi i principi contenuti nella predetta sentenza al procedimento di applicazione dell'algoritmo ai fini della determinazione delle Curve di Isorischio possiamo sostenere quanto segue:

- 1) che la determinazione delle Curve di Isorischio rappresenta a tutti gli effetti un atto amministrativo informatico;
- 2) che l'algoritmo impiegato per il procedimento di determinazione delle Curve di Isorischio debba essere noto e debba essere sindacabile.
- 3) Che tutti i soggetti coinvolti dalla determinazione delle Curve di Isorischio o che ne devono recepire gli effetti sul territorio (Sindaci, Commissione VIA/VAS) devono essere messi a conoscenza preliminarmente di tutti i dati di input che vengono utilizzati per la determinazione delle stesse.

4) VAS E DIBATTITO PUBBLICO

Relativamente a tale argomento ed in sede di Osservazioni al Masterplan abbiamo contestato quanto segue:

- A. L'inammissibilità della richiesta di VIA in quanto priva del preliminare espletamento e conclusione della procedura di VAS;
- B. L'assenza di una procedura VAS;
- C. La rilevanza del PTR Regionale Lombardo che è soggetto a VAS, che include al suo interno il Masterplan Malpensa, e che conseguentemente comporta che anche quest' ultimo sia sottoposto a VAS.

Codesto Ministero nella richiesta di integrazioni del 19.4.2021 ha avuto modo richiedere al Proponente in relazione all'art.6 del Dlgs 152/2006, comma Ter, quanto segue:

“Con riferimento al Masterplan in oggetto, si richiede pertanto di dare riscontro al rispetto delle previsioni normative sopra richiamate, che comunque presuppongono in linea generale, l'assoggettabilità del piano di sviluppo aeroportuale a procedura VAS, quale procedura autonoma, preliminare alla VIA, o integrata nella procedura VIA stessa. In alternativa si forniscano le motivazioni adeguatamente argomentate, circa la non assoggettabilità a VAS di tale specifico Piano.”

Nella propria risposta il Proponente cita l'avvenuta istituzione presso la Segreteria Tecnica del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di un tavolo tecnico (nota GAB-2010-17664 del 13/05/2010), a seguito dell'avvenuto ritiro, da parte del Preponente stesso e in data 18/07/2014, della precedente della precedente proposta di Masterplan (procedura VIA ID_MATTM 465 avviata il 16/05/2011).

Continua poi il Preponente affermando che i lavori si erano poi conclusi con la presa d'atto e/o dichiarazione da parte di Tavolo Tecnico *"che il Piano di Sviluppo Aeroportuale (alcune volte denominato Master Plan), risulterebbe assoggettabile alla procedura di VIA ravvisandosi la sua natura di "progetto di opera pubblica".*

Nient'altro.

Dato atto di quanto sopra :

A. non è chi non veda come il Preponente non abbia fornito né allo scrivente, né tantomeno a codesto Ministero, prova documentale in relazione al rispetto della normativa di cui all'art all'art.6 del Dlgs 152/2006, comma Ter, né tantomeno abbia fornito prova di fatti e/o circostanze tali da determinare la non assoggettabilità a VAS di tale specifico Piano.

B. La dichiarazione del Tavolo Tecnico di cui si fa menzione circa l'assoggettabilità alla VIA non è elemento sufficiente ad escludere l'assoggettabilità del Masterplan alla VAS preliminare; si tratta di una mera affermazione di un organo istituito *ad hoc*, privo di qualunque riconoscimento di legge tale renderlo idoneo ad emettere/promulgare provvedimenti aventi efficacia e validità *erga omnes*, riconosciuto come tale solo da parte dei soggetti che hanno preso parte al tavolo tecnico.

Restano quindi confermate anche in questa sede tutti i rilievi e le richieste formulate da questo Comitato nelle Osservazioni precedentemente depositate.

5) VALUTAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

Per quanto attiene la valutazione dell'impatto acustico, il Proponente sostiene di avere ampiamente revisionato e integrato come da richieste pervenute, rimandando alle risposte fornite alle Richieste della sezione D della Regione Lombardia (documento INT-002) e allo specifico allegato 21.

Esaminata la documentazione prodotta, si elencano qui di seguito gli elementi tali da rendere ad avviso dello scrivente l'allegato 21 inammissibile.

1) In via preliminare si rileva come lo studio prodotto prenda in considerazione solo il territorio lombardo, identificando nei soli comuni lombardi di prima fascia i soggetti interessati dall'impatto acustico aeroportuale derivante dal Masterplan 2035 e tracciando sul territorio una

linea di demarcazione che, guarda caso, corre lungo il fiume Ticino ed esclude tutta l'area piemontese.

- 2) Il Piemonte in questo studio acustico non esiste, come non esiste nella gran parte di tutta la documentazione prodotta o se, dove esiste, viene sostenuto che l'impatto ambientale sul territorio piemontese sia minimo. Ciò non corrisponde al vero.

Ricordiamo a questo Ministero come:

- A. sul territorio e sui comuni di prima fascia piemontesi (Castelletto Ticino, Borgo Ticino, Varallo Pombia, Pombia, Marano Ticino) gravi ogni giorno ed ogni notte non meno del 55% del totale dei decolli e degli atterraggi da e sull'aeroporto di Malpensa
- B. la partecipazione degli Enti Territoriali Piemontesi, a pieno titolo con eguale diritto di voto al pari dei Comuni lombardi alle attività ed alle decisioni della Commissione Aeroportuale ex DM 31/10/1997, sia loro negata sin dal novembre 2008, nonostante per ben 4 volte ed in diversi momenti, tutti e di gran lunga antecedenti alla presentazione del Masterplan 2035, sia il Ministero dei Trasporti che codesto Ministero (nel 2005 e da ultimo nel dicembre 2018) abbiano espressamente riconosciuto a tutti gli Enti Piemontesi il diritto ad essere riammessi in Commissione Aeroportuale a pieno titolo e con pari diritto di voto agli Enti lombardi.
- C. È evidente quindi che uno scenario acustico, quale quello prodotto dal Proponente sia inammissibile per la mancata considerazione di fatti reali quali quelli qui elencati.
- 3) Per espressa ammissione del relatore dello studio acustico, quest'ultimo è già carente *ab initio* di informazioni fondamentali tali da renderlo conseguentemente inattendibile: alla pagina 8 infatti viene dichiarato: *“la base dati di riferimento utilizzata è stata fornita dal gestore aeroportuale che dispone di quasi tutte le informazioni necessarie a una precisa riproduzione di ogni singolo volo.”*
- Il Proponente decide poi autonomamente e senza fornire motivazione alcuna di escludere talune fonti di rumore quali le operazioni elicotteristiche e la componente di rumore generata dagli aeromobili che si muovono sul piazzale e lungo le taxiways. Nessun riferimento viene fatto alla fase di messa in moto dei motori oppure all'impiego dei c.d *reverse* in fase di atterraggio.
- 4) Avuto riguardo all'applicazione delle procedure di decollo (sezione ENR 1.5, 2 Procedure Antirumore, Procedure di Salita Iniziale) il Proponente si limita ad utilizzare solo un profilo di decollo di tipo ICAO A (simile a quello NADP 1 definito in ICAO PANS OPS 8168, Volume 1, Sezione 7).
- 5) Nessun riferimento viene fatto all'impiego di altre procedure di decollo ICAO, quale, ad esempio, il tipo ICAO B. Sono del tutto ignorate le procedure alternative di decollo ICAO, ossia NADP 1 e NAPD 2 (definito in ICAO PANS OPS 8168, Volume 1, Sezione 7), con

spinte/potenze di decollo ridotto, ma soprattutto con la riduzione della spinta di decollo a 700/800 piedi dal terreno, piuttosto che gli odierni 1500 piedi di altezza. I valori LVA calcolati con modello matematico INM - deliberati in sede di Commissione Aeroportuale, tuttavia non rappresentano la realtà operativa: essendo, peraltro, ben noto come talune aerolinee abbiano da tempo adottato procedure di decollo NAPD 1 e/o NAPD 2. La Commissione Aeroportuale, non ha ancora valutato e analizzato, tantomeno sperimentato un profilo di decollo anche con un minor utilizzo di consumo di carburante, che determini una maggior mitigazione sul territorio e sulla comunità dei cittadini investiti da maggiori emissioni acustiche.

- 6) L'urgenza di utilizzare un modello matematico AEDT, in alternativa all'INM, entrambi proposti dalla FAA-USA, anche per il fatto che INM è stato reso obsoleto dal 2015, si accompagna alla necessità di rendere trasparenti i parametri input del database, integrando la modellizzazione in 3D includendo l'orografia del terreno di sedime e circostante. Una modalità operativa inevitabile, improrogabile, soprattutto per le zone collinari sottostanti le rotte di decollo, tali da generare ed ampliare lo stesso impatto acustico.
- 7) Le procedure di decollo determinano indici LVA derivati dal modello matematico statico INM (Integrated Noise Model) e sull'utilizzo del descrittore LVA, peraltro non conforme alle prescrizioni del doc. 29 della Conferenza europea dell'aviazione civile, dal titolo «Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports», terza edizione, cui fa rinvio il Reg. UE n. 598/2014 (art. 6, par. 1, lett. a); All. I, Reg.).
- 8) La normativa europea in materia precisa che l'impatto del rumore generato dal traffico aereo è rappresentato attraverso i descrittori di rumore L_{den} e L_{night} , definiti e calcolati in conformità all'Allegato I della direttiva 2002/49/CE, mentre altri descrittori, che abbiano una base oggettiva, possono essere usati esclusivamente in via supplementare (Allegato I al Reg.). Conseguentemente la zonizzazione ipotizzata sia sull'aeroporto di Malpensa, quanto negli scenari del Masterplan 2035, risulta illegittima non solo in quanto contraria alla normativa europea, ma anche alla normativa italiana di attuazione.
- 9) L'impiego di un algoritmo matematico, inoltre, sulle cui modalità e soprattutto sui dati di input che vengono utilizzati, determina una serie di curve e indici LVA non del tutto trasparenti. Come già richiamato nelle pagine precedenti la VI Sezione del Consiglio di Stato ha affermato con sentenza n. 2270 dell'8 aprile 2019, che possono essere utilizzati algoritmi nelle procedure valutative della P.A. a patto che siano garantite trasparenza e possibilità di verifica in sede giurisdizionale. Trasponendo quindi i principi contenuti nella predetta sentenza al procedimento di applicazione dell'algoritmo ai fini della determinazione della stessa Zonizzazione Acustica aeroportuale si rileva:

- a) che la determinazione della Zonizzazione in LVA rappresenta a tutti gli effetti un atto amministrativo informatico;
- b) che l'algoritmo impiegato per il procedimento di determinazione degli indici LVA debba essere noto e debba essere sindacabile.
- c) Che tutti i soggetti coinvolti dalla determinazione della Zonizzazione LVA, che ne devono recepire gli effetti sul territorio (Sindaci, Commissione VIA/VAS), devono essere messi a conoscenza preliminarmente di tutti i dati di input che vengono utilizzati per la determinazione delle stesse.
- 10) Lo schema giornaliero e orario dell'utilizzo delle piste riportato alla pagina 11 non corrisponde al vero in quanto la rotazione oraria delle piste avviene ben un'ora dopo rispetto agli orari riportati, ossia alle 15.30 per i decolli dalla Lombardia ed alle 14.30 per i decolli sul Piemonte.
- 11) Relativamente al sistema di rilevamento del rumore aeroportuale gestito da SEA presso l'aeroporto di Milano Malpensa, prendiamo atto di come la rete di rilevamento acustico sia incompleta, in quanto predisposta secondo le linee guida della Regione Lombardia (delibera VII/8313, "Modalità e criteri di redazione della documentazione di previsione di impatto acustico e di valutazione previsionale del clima acustico") e comprenda ad oggi 9 centraline di tipo M (per la misura del rumore di origine aeronautica) e di 3 di tipo A (per la misura del rumore ambientale).

Non sono quindi presenti le stazioni di *verifica delle violazioni (di tipo "V")* come previsto:

- dalla D.G.R. (Regione Lombardia) del 11/10/2005 n. 8/808 "Linee guida per il conseguimento del massimo grado di efficienza dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale in Lombardia"
- dalla Delibera ISPRA del Consiglio Federale Seduta del 20.10.2012 Doc. n. 27 "*Linee guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale*"
- 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.

6) ATMOSFERA

L'utilizzo del modello AEDT, non solo per la modellizzazione acustica aeroportuale, ma stavolta in sostituzione dell'obsoleto Emissions and Dispersion Modeling System (EDMS) e in vigore dal Maggio 2015, potrebbe, anche in sede di Masterplan 2035, definire l'esatto e congruo impatto delle emissioni gassose/atmosferiche generate dall'attività delle flotte aeree operative sullo scalo varesino.

Quanto sopra, se vi fosse un input-database condiviso e trasparente, così come peraltro già sancito dalla richiamata Sentenza VI Sezione del Consiglio di Stato. 2270 dell'8 aprile 2019 che ha riconosciuto la possibilità dell'utilizzo di algoritmi nelle procedure valutative della P.A.

7) ACQUE

Osservazione: in sintesi rispondiamo alla risposta fornita nel doc. INT-007: “*Relativamente alle segnalazioni su carenze del depuratore di Sant'Antonino si evidenzia che SEA non ha alcun ruolo nella gestione dello stesso ed è un utente così come le Amministrazioni che conferiscono la pubblica fognatura....*”

Secondo questo principio SEA è autorizzata ad implementare indiscriminatamente il volume conferito, addossandone le conseguenze e le relative incombenze alla figura preposta alla gestione del depuratore.

A questo punto chiediamo al Proponente di rispondere alle seguenti domande:

- a) Quali sono le soluzioni di recupero delle acque fognarie previste dalle linee di intervento SEA?
- b) tali soluzioni di recupero comprendono gli scarichi fognari luridi? se sì, come?

8) INTERFERENZE CON IL CAMPO POZZI DI VIA MOLINELLI (LONATE)

Osservazione: in sintesi rispondiamo alla risposta fornita nel doc. INT-007: nelle Osservazioni precedentemente presentate, a pag.35-36 si sono sollevate problematiche che prescindono dal tracciato della SP14, cui non è data risposta da parte del Proponente.

9) CONCLUSIONI

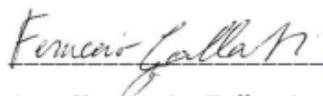
Dato atto di quanto esposto nelle presenti osservazioni alle Osservazioni Integrative depositate dal Preponente in data 16.11.2021, riservata ogni più ampia e successiva integrazione nei termini che codesto Ministero vorrà eventualmente assegnare, siamo a ribadire quanto segue:

1. Che codesto Ministero disponga la pubblicazione sul proprio sito internet di tutta la documentazione relativa alla Procedura di VIA, dalla data del 19/04/2021 alla data 16/11/2021.
2. Che preliminarmente ad ogni ulteriore e successiva valutazione sul Masterplan 2020-2035 da parte di questo Ministero, sia fornita prova concreta e 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 prova dell'adempimento dei predetti articoli del C.d.N , nonché prova della 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, richiamate integralmente le nostre Osservazioni depositate nella presente Procedura in data 3 e 4 settembre 2020, siamo a confermare e a richiedere che venga **ESPRESSO PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto ambientale relativo al Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa, sulle sue successive Integrazioni e, da ultimo, sua sulla relativa attuazione.

Varallo Pombia, 14 dicembre 2021

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

Il Presidente



Avv. Ferruccio Gallanti

10) ESTENSORI DELLA PRESENTE RELAZIONE

Hanno collaborato alla stesura della presente relazione

Geom. Patrizia Marziali

Avv. Ferruccio Gallanti

Com.te Giuliano Mansutti – Centro Studi Aerohabitat

11) RIFERIMENTI

1. Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo -Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale - Nota (7486-REG-1638372395624-CreSS_05-Set_05-6893_2021-0308);
2. Consiglio di Stato - VI Sezione - sentenza n. 2270 dell'8 aprile 2019
3. Loughborough University - Health & Safety Laboratory –“A Review and Statistical Modelling of Accidental - Aircraft Crashes within Great Britain”
4. Consiglio di Stato - Sentenza n. 07176/2019 REG.RIC,
5. Comunicazione ENAC - PROT-13/03/2017 – 0026321-P
6. Decreto 275/13 dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile del 24/5/1972,
7. Rapporto sulla situazione degli aeroporti italiani aperti al traffico aereo civile – Ministero dei trasporti e Direzione Generale Aviazione Civile – ItalAirport 1983.
8. Elenco Aziende/Stabilimenti Rischio Incidente Rilevante Province di Novara;