

Buongiorno

A nome di UNI.CO:MAL (Unione Comitati Malpensa) si inviano le Osservazioni al Masterplan 2035 dell'aeroporto di Milano Malpensa

ID-VIP/ID-MATTM 5359

Massimo Ferrario

Massimo Uboldi

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

Ferrario Massimo a nome di **UNI.CO.MAL. (Unione Comitati Malpensa)**

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni alle Integrazioni** al Progetto in procedura di V.I.A.

ID-VIP/ID-MATTM 5359 / AEROPORTO DI MILANO MALPENSA- MASTERPLAN 2035

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

Aspetti ambientali : Salute pubblica conseguente al solo inquinamento atmosferico
Considerazioni a carattere generale

TESTO DELLE OSSERVAZIONI AGLI ALLEGATI 3 e 4

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).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione
Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso
Allegato 3 - Aspetti ambientale. salute pubblica conseguente al solo inquinamento atmosferico
Allegato 4 – Considerazioni a carattere generale

Gallarate, 7.12.21

A NOME DI UNI.CO.MAL.

Il dichiarante

MASSIMO FERRARIO





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

c/o Cooperativa Unione Arnatese
21013 Gallarate (VA) - Via Checchi, 21
unicomal@tin.it

SALUTE PUBBLICA CONSEGUENTE AL SOLO INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Secondo i dati di Assaeroporti nel 2018 si è registrata una percentuale negativa del -2,9% rispetto all'anno precedente. Nel 2019 -2,5% rispetto all'a. p. Nel 2020 - 7,5% rispetto all'a.p.

Con questo trend negativo invece di riflettere sul calo progressivo del traffico merci propone nel masterplan2035 l'allargamento dell'area cargo fuori dal sedime aeroportuale; sintomo chiaro che questa è una scelta predeterminata e irrevocabile in cui giocano finanziamenti regionali, nazionali ed europei; questo allargamento a sud porterà la distruzione di aree. 40 ettari di aree naturali per nuovi piazzali e capannoni e di 108 ettari che verranno "riqualificati" e il cui destino è per il momento ignoto. Ciò genererà sulle nostre strade seri disagi di traffico nonostante i ventilati provvedimenti mitigatori promessi, contenuti nelle Integrazioni presentate da SEA.

Consideriamo la VIS (Valutazione d'impatto sanitario), versione allargata e aggiornata del SIA Allegato 5 presentato nel Masterplan 2035. Nella conclusione dello scenario 2018 si legge: *"In conclusione l'impatto sulla salute degli inquinanti ambientali in studio ascrivibili ad attività aeroportuali è rilevabile e più consistente, in termini numerici, in riferimento all'esposizione al rumore. Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, l'impatto sulla salute NO2, pur riscontrabile appare di ordini di grandezza molto inferiori mentre quello di PM10 è prossimo al valore nullo".*

Mentre nella conclusione dello scenario 2035 si legge:

- 1. "L'impatto sulla salute degli inquinanti ambientali in studio ascrivibile ad attività aeroportuali riguarda prevalentemente l'esposizione al rumore"*
- 2. L'impatto sulla salute di NO2 appare molto inferiore (al 2018)*
- 3. L'impatto del PM 10 è prossimo al valore nullo".*

Considerando che non viene presentato il valore del PM2,5 e non viene considerato l'effetto cumulativo degli inquinanti atmosferici ci chiediamo se questi due scenari

del 2018 (movimenti aerei 194.515 circa) e del 2035 (243.900 movimenti aerei circa, scenario base previsto) con l'aumento dei numeri possa rimanere inalterato.

Per il momento non si sono ancora viste nell'aviazione commerciale aerei che volano con energie pulite. Dove sono gli aerei ad idrogeno o elettrici. Chi li ha visti?

A proposito degli inquinanti atmosferici l'Agenzia europea AEA (Agenzia dell'energia e dell'ambiente) dice che solo in Italia nel 2019 ci sono stati 49.990 decessi per polveri sottili e 10.640 decessi per NO₂: Ricordiamo poi che la Pianura Padana è una delle zone più inquinate del mondo per gas atmosferici (ricordate le famose foto satellitari con la nostra pianura padana avvolta da una cappa grigia?).

L'Ufficio Federale dell'Aviazione civile svizzera UFFAR dice che **in un'ora di volo un aereo bimotore** per passeggeri emette:

7,9 ton di CO₂

3 ton di H₂O

28 kg. di NO₂

1,3 kg di SO₂

1,9 kg di CO

0,3 kg di HC

0,1 kg di polveri sottili.

Sembra molto strano che l'aeroporto di Malpensa sia immune da tutto ciò. Se questo fosse vero sarebbe il caso di organizzare all'interno del sedime, vista la salubrità dell'aria, una clinica per le malattie pneumologiche e cardiovascolari, magari fra le due piste.

L'aviazione commerciale, secondo stime al ribasso, sarebbe responsabile della produzione di CO₂ del 2%, 2,5%. Tutto questo avviene dopo la Cop 26 di Glasgow dove risulta chiaro che il nostro pianeta sta subendo un inesorabile e progressivo aumento della temperatura, invece di essere contenuta entro 1,5 °C. Tutti i paesi partecipanti si sono dichiarati per una decarbonizzazione progressiva. Tutto ciò avviene mentre SEA propone di distruggere importanti fette di area boschiva come nel caso del progetto T2 - Gallarate o con l'ampliamento della Cargo City, aumentando il numero di voli e di traffico terrestri veicolare.

I continui dissesti idrogeologici e l'aspro cambiamento climatico sono oramai all'ordine del giorno. Perché ENAC e SEA dimostrano ancora insensibilità e cecità per ciò che è ormai evidente agli occhi di tutti?



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

c/o Cooperativa Unione Arnatese
21013 Gallarate (VA) - Via Checchi, 21
unicomal@tin.it

CONSIDERAZIONI A CARATTERE GENERALE

UNI.CO.MAL (Unione Comitati Malpensa) esprime alcune considerazioni e osservazioni in merito al “Masterplan 2035” riproposto in una versione aggiornata, dopo la richiesta di integrazioni al proponente, SEA, gestore dell’ aeroporto di Malpensa. Il piano prevede l’esecuzione di alcune opere tra cui un aumento del sedime aeroportuale dell’area cargo. Su tale consumo di suolo, UNI.CO.MAL. manifesta tutta la sua contrarietà.

SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Nel periodo precovid tutta l’attenzione del traffico aereo di Malpensa era concentrata sul traffico passeggeri che sul territorio ha prodotto la realizzazioni di parcheggi ovunque, ora rimasti vuoti, ma sempre presenti in quanto strutture permanenti; nel periodo postcovid , con il crollo degli spostamenti umani, tutta l’attenzione è stata focalizzata sul traffico merci per esigenze di mercato. Gran parte del Masterplan 2035 prevede un ampliamento edificatorio dell’ormai famosa Cargo City che risponde più ad una richiesta economica della classe imprenditoriale che al bisogno dei cittadini residenti in questo territorio. Se a questo si aggiunge la presenza a pochissimi chilometri di distanza dall’aeroporto dello scalo Hupac, situato a Busto Arsizio, sembrerebbe che ci sia la chiara intenzione di voler trasformare tutta questa area in un grande polo logistico legato alle dinamiche di mercato e finalizzato al mero profitto. Tutto ciò avviene mettendo a dura prova la sostenibilità ambientale in quanto tale.

LEGALITA'

Negli ultimi anni in questo territorio si è assistito al fenomeno delle infiltrazioni mafiose nel tessuto politico e imprenditoriale, come confermato dalle inchieste della magistratura in particolare DDA di Milano, questo richiede un maggior controllo su tutte le fasi di sviluppo e di attività dell’aeroporto e sui comuni del suo sedime.

VIA E VAS

Oltre alle opere previste nella nuova versione del Masterplan, sottoposto al procedimento di V.I.A. nazionale, negli anni si sono realizzati numerosi interventi di varia natura che hanno modificato la morfologia del territorio, alcuni in modo impattante. Rilevato che il Piano d'Area Malpensa, strumento di pianificazione e regolazione dello sviluppo aeroportuale e del territorio, è scaduto dal 2009 e che da tale data non è più stato rinnovato, l'attuazione delle opere proposte deve essere sottoposta obbligatoriamente a V.A.S., valutazione che consente di determinare nella globalità quale tipo di sviluppo occorre e quali tipi di intervento il territorio può sopportare. Notiamo anche che esiste già una VAS volontaria effettuata dal Parco del Ticino, pubblicata nel 2007. Allora già si affermava che il nostro territorio era ormai talmente saturo di opere ed infrastrutture da non consentire altri futuri interventi di qualunque natura. Un'ultima considerazione è come si possa pensare di programmare uno sviluppo così prolungato nel tempo quando non si è analizzato e valutato l'esistente nel suo contesto generale, sovraccaricando questo territorio già al limite del collasso in nome di una espansione solo economica che ricerca solo l'immediato profitto.

MOBILITA' E VIABILITA'

Negli ultimi anni del secolo scorso, venne realizzato l'importante sviluppo strutturale denominato "Malpensa 2000", già allora l'opinione pubblica aveva espresso un commento negativo sul ruolo dell'aeroporto chiamandolo "la cattedrale nel deserto" perché carente di collegamenti. A distanza di un ventennio ancora oggi si sta discutendo di nuove infrastrutture a supporto di Malpensa. Dalla documentazione allegata al Masterplan emerge che non è stato preso in considerazione il rapporto tra costi e benefici di nuove infrastrutture e non emergono studi approfonditi che giustificano tali opere. Verranno prese in considerazione le istanze espresse dagli Enti locali, dal Parco e dalle associazioni in relazione alla salvaguardia delle ultime zone di pregio boschivo? Specialmente considerando che Malpensa è collocata nel Parco del Ticino, patrimonio Unesco, con un alto valore legato alla biodiversità e di valore inestimabile soprattutto in un contesto come quello attuale, contrassegnato dal riscaldamento globale come dichiarato da tutte le organizzazioni internazionali per il clima. La Provincia di Varese nella classifica italiana figura al quarto posto come provincia per il consumo di suolo e ciò non è certo invidiabile. "Il fine non giustifica i mezzi"

SANITA'

Negli ultimi anni non è mai stato svolto uno studio epidemiologico aggiornato su Malpensa quale luogo di entrata, uscita e di transito di uomini e merci (oltre a quelli prescritti del decreto D'Alema risalente al 1999 e allo studio Hyena). Questo tipo di ricerca deve essere condotta con criteri scientifici, appropriati, credibili ed

indipendenti, tenendo conto di quanto è avvenuto con la diffusione del Covid e delle sue varianti. Il trasporto aereo ne è concausa primaria con l'aggravante del riscaldamento globale.

LAVORO

Nel masterplan 2035 non si affronta il tema d'occupazione. Come sarà il lavoro? Sarà precario? Quanti saranno i posti di lavoro di qualità e quanti con contratto a termine? Molti compiti saranno affidati ancora a cooperative ? Alcune delle quali si sono rivelate al limite della legalità per lo sfruttamento dei lavoratori. Gli operai in cassa integrazione saranno tutti riassunti con lo stesso tipo di contratto? Per i licenziati (vedi Alitalia , Airtaly ecc.) cosa succederà ?