

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
15.7.2022

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
NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE
DI IMPATTO AMBIENTALE**

Pag. 1 di 5

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 con nota n. 87451 del 15/07/2022, assunta al prot. n. 90498/MITE del 20/07/2022, 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, e da intendersi qui integralmente richiamate.

MODIFICHE PROGETTUALI E INTEGRAZIONI DOCUMENTALI VOLONTARIE PREDISPOSTE IN SEGUITO ALLE OSSERVAZIONI FORMULATE SULLE INTEGRAZIONI TRASMESSE IN DATA 16/11/2021

Codesto Comitato non può non confermare, innanzitutto, gli interrogativi segnalati nelle “contro-osservazioni” precedenti, inoltrate in data 16/11/2011, alle quali devono integrarsi quelli riguardanti il “Protocollo di intesa” sottoscritto dai Comuni CUV e altri, in relazione all’insediamento del Cargo City ed alle, supposte, misure di compensazione.

Devono altresì aggiungersi anche i rilievi correlati allo stop operativo del Terminal 2, come riportato dall’articolo *“Malpensa, Terminal 2 chiuso fino al 2026? Enac vuole la riapertura immediata”* di Gabriele Ceresa del 6 Aprile 2022, apparso sul web Malpensa24.it con riferimento alla lettera ENAC “Direzione Centrale Programmazione Economica - Aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa Contratto di programma ENAC-SEA 2022-2031 “Osservazioni sugli scenari di sviluppo e Sviluppo Infrastrutture ENAC-Prot-28/3/2022-0036979-P e dalle policy di gestione dell’infrastruttura aeroportuale dichiarata dalla stessa SEA.

Queste integrazioni, comunque, a conferma di tali assunti, oltre ad inevitabili considerazioni preliminari, ripropongono quanto delineato dal nostro Comitato, in alcuni recenti “comunicati stampa” trasmessi ai media ed ai Sindaci del CUV, del COR2 e altri, nel recentissimo periodo.

Lo stop operativo del “Terminal 2” pone, preliminarmente, considerazioni di risk analysis, risk assesment, safety assesment primarie. Valutazioni compatibili solo indicando eventuali modelli

matematici/algoritmi utilizzati, con database condiviso e trasparente, relativo all'Art. 715 del CdN e perciò alla definizione e calcolo delle "curve di isorischio" (rischio terzi).

Analisi valutate in relazione a definiti volumi circostanziati di traffico aereo LTO (Landing Take Off) con attraversamento piste 35L/17R per utilizzo alternato delle piste e/o impiego differenziato con posizionamento aa/mm nei parcheggi del Terminal 1.

E' indispensabile segnalare come le curve di isorischio (compatibili, occorre ribadirlo, nel quadro di input database trasparente e condiviso) da aggiornare, non solo dovranno rispecchiare lo scenario di traffico attuale e quello futuro, ma integrare con gli scenari dell'attività e tipologia dei voli "cargo" (Analisi degli hazards).

Una analisi e valutazione che il Masterplan 2035 di Malpensa deve poter verificare e certificare i limiti di risk analysis, risk assessment e safety assessment disposti da ICAO-EASA-ENAC.

Una situazione operativa del tutto innovativa - con lo stop operativo del Terminal 2 - rispetto alla formulazione iniziale ed attuale dello stesso Masterplan2035, che deve essere integrata alla configurazione-lay-out dell'infrastruttura aeroportuale.

Un aeroporto di Codice 4F con una coppia di piste parallele, distanziate asse pista di 808 metri, infatti costituisce peculiarità specifiche per piste/parallele con distanza inferiore a 1035 metri ICAO. L'ubicazione di un terminal in posizione intermedia potrebbe implicare verifiche di "risk analysis, risk assessment, safety assessment" specifiche. Tematiche che il Masterplan2035 avrebbe dovuto valutare sia nella fase di formulazione iniziale, quanto di approvazione ENAC e, probabilmente, con una richiesta di "approvazione" in deroga agli standards ICAO-EASA-ENAC.

L'accordo sottoscritto ad Agosto 2022 tra SEA ed ENAV sulla safety, ovvero, relativo alla fornitura dei dati aeronautici indispensabili al costante monitoraggio dei dintorni aeroportuali (airport surroundings) attiva un processo dei rilievi orografici e di edificazioni esistenti con la loro pubblicazione in AIP (Aeronautical Information Publication).

Una operazione primaria per verificare una baseline dell'intero scenario ostacoli con aerofotogrammetria e tecnologia LIDAR (Light Detection and Ranging), che gli interrogativi posti nelle contro-osservazioni del Comitato, in relazione alle Mappe di Vincolo, non hanno ancora risolto.

Permangono pertanto gli interrogativi riguardanti la congruità delle attuali Mappe di vincolo, per una operazione ENAV-SEA probabilmente ancora da attivare, in itinere.

Lo studio dei documenti proposti nel sito web <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7485/10821> inoltre, hanno reso improcrastinabile anche "integrazioni aggiuntive" relative all'allargamento del sedime aeroportuale nella "Brughiera" con l'insediamento dell'attività del Cargo City

Alle considerazioni relative alla "conformità amministrativa" delle "deleghe-mandato" rilasciate ai Sindaci CUV per la sottoscrizione del Protocollo di Intesa, che potrebbe invalidare la stessa "Intesa"

vanno associate le questioni che il Comitato ha sottoposto agli stessi Sindaci con PEC dell' 11.7.2022 e Comunicato Stampa del 28.7.2022 (allegati 1 e 2).

La praticabilità di un impianto fotovoltaico come “compensazione” all’insediamento del Cargo City, come indicato dal “Protocollo di intesa CUV” abbisogna di analisi disposte dal Regolamento UE 139/2014, non solo di lungo periodo. Ma anche di risk analysis, risk assessment e safety assessment correlato a scenari di traffico cargo, come il numero di movimenti aerei, in relazione alle specifiche piste, al loro utilizzo alternato, con le tipologie stimate (con le esclusioni) di merci trasportate.

Il documento “Masterplan aeroportuale 2035 Modifiche progettuali e integrazioni documentali volontarie predisposte in seguito alle osservazioni formulate sulle integrazioni trasmesse in data 16/11/2021 - Int-102 Area Cargo - Approfondimento Tematiche Di Safety Per Le Alternative Di Insediamento Della Zona Di Sviluppo - l’Estratto Safety Assessment di pag. 19, con l’allegato Safety assessment opzioni di sviluppo area cargo, propongono purtroppo, analisi e valutazioni che non hanno, innanzi tutto previsto la condivisione del database.

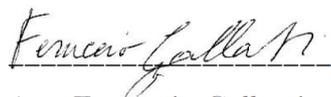
La metodologia da adottare deve, comunque, rilevare il risk analysis correlata alla safety assessment aeronautica della movimentazione al suolo degli aa/mm, quella delle fasi di LTO, associata alle problematiche di security e Hazard Materials-Dangerous Good trasportati e stoccati a terra entro il sedime.

Il risk assesment - curve di isorischio aeronautico (Art.715 CdN) ed il Regolamento UE 319/2014 con le implicazioni ed implementazione alle procedure di Piano di Emergenza Aeroportuale-PEA e Piano di Emergenza esterno-PEE, devono essere presentate ed illustrate nella documentazione del Masterplan2035, devono essere integrate con scenari e casistica di cargo ad elevato rischio, quali merce radioattiva, carico di litio ed altre sostanze con ricadute “esponenziali/devastanti” sul territorio e sulla comunità dei residenti in prossimità delle piste, del cargo City e sottostanti alle traiettorie di decollo e atterraggio.

Varallo Pombia, 20 agosto 2022

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

Il Presidente



Avv. Ferruccio Gallanti

ESTENSORI DELLA PRESENTE RELAZIONE

Hanno collaborato alla stesura della presente relazione

Avv. Ferruccio Gallanti

Com.te Giuliano Mansutti – web: <https://aerohabitat.blogspot.com> Aerohabitat Group AHG

RIFERIMENTI

- Lettera ENAC/SEA Terminal 2 - marzo 2022
- Comunicato stampa del 4.7.2022
- Lettera Comitato di Varallo Pombia/ Sindaci CUV del 11.7.2022
- Comunicato stampa indirizzato ai comuni del COR 2 in data 28.7.2022
- Comunicato del 16.8. 2022: Malpensa, tra un Protocollo non “conforme” e quel trasporto “Dangerous Goods”?
- COMUNE DI CASORATE SEMPIONE Provincia Varese - DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 64 DEL 06/06/2022 -VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE NUMERO 64 DEL 06/06/2022- Oggetto: MILANO-MALPENSA - MASTERPLAN 2035 SOTTOSCRIZIONE PROTOCOLLO D'INTESA - ATTO DI INDIRIZZO
- Comune di Golasecca - PROVINCIA DI VARESE _ GIUNTA COMUNALE
- VERBALE DI DELIBERAZIONE N.46 DEL 04/06/2022 OGGETTO: AEROPORTO DI MILANO-MALPENSA - MASTERPLAN 2035 - SOTTOSCRIZIONE PROTOCOLLO D'INTESA - ATTO DI INDIRIZZO.
- Articoli Malpensa24.it :
“Malpensa, Terminal 2 chiuso fino al 2026? Enac vuole la riapertura immediata” di Gabriele Ceresa del 6 Aprile 2022”
“Malpensa, accordo Sea-Enav sulla sicurezza aerea. E' il primo in Italia” di Gabriele Ceresa il 12 Agosto 2022”