m_amte.MiTE.REGISTRO UFFICIALE.INGRESSO.0103239.24-08-2022

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 ____GIORGIO CLEMENTE BRAGA

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

SINDACO PRO TEMPORE DEL COMUNE DI ROBECCHETTO CON INDUNO
(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)

ISTANZA PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 23 DEL D.LGS. 152/2006 RELATIVA AL PROGETTO "AEROPORTO DI MILANO-MALPENSA – MASTERPLAN AEROPORTUALE 2035"

_____
(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)* _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

- ☒ Atmosfera
- ☒ Ambiente idrico
- ☒ Suolo e sottosuolo

☒ Rumore, vibrazioni, radiazioni
☒ Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
☒ Salute pubblica
☒ Beni culturali e paesaggio
☒ Monitoraggio ambientale
☐ Altro *(specificare)* _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE ___MASTERPLAN 2035 AEROPORTO DI MILANO-MALPENSA – OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE ENAC DEL 20/07/2022 (VEDASI ALLEGATO)

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).

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

Allegato 3 – MASTERPLAN 2035 – AEROPORTO DI MILANO-MALPENSA- OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE ENAC DEL 20/07/2022 APPROVATE CON DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE N. 76 DEL 23/08/2022

Luogo e data Robecchetto con Induno, 24/08/2022
(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

_____

(Firma)

APPROVATE CON DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE N. 76 DEL 23/08/2022

OSSERVAZIONI MASTER PLAN 2035

DELL'AEROPORTO DI MALPENSA

COMUNE DI CASTANO PRIMO

COMUNE DI NOSATE

COMUNE DI ROBECCHETTO CON INDUNO

COMUNE DI TURBIGO

COMUNE DI VANZAGHELLO

VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26 DEL D.LGS 152/06 E S.M.I. RELATIVA AL MASTER PLAN 2035 DELL'AEROPORTO DI MILANO MALPENSA

OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE DEL 20/07/2022

Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa presentato da ENAC in data 30 Giugno 2020, pubblicato in data 07 Luglio 2020, integrato in data 10/11/2021 e ulteriormente integrato in data 20/07/2022, si inviano le seguenti osservazioni relative all'ampliamento verso sud dell'area Cargo City.

1. PROTOCOLLO DI INTESA DEL 6 GIUGNO 2022 SOTTOSCRITTO DA REGIONE LOMBARDIA, ENAC, SEA, COMUNI DEL CONSORZIO URBANISTICO VOLONTARIO (C.U.V.) e PROVINCIA DI VARESE
2. IMPATTO SULLA BIODIVERSITÀ E SULLA BRUGHIERA DI MALPENSA E LONATE
3. ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI
4. ANALISI CONTENUTI DEL PROTOCOLLO DI INTESA DEL 6 GIUGNO 2022
5. AGGIORNAMENTO IN MERITO ALL'INCREMENTO DEL RUMORE AERONAUTICO

INNANZITUTTO SI RIBADISCE CHE

rimane valido tutto quanto contenuto nelle Osservazioni già inviate dai nostri Comuni in riferimento a:

- Master Plan pubblicato in data 07 Luglio 2020
- Integrazioni del 10/11/2021

1. PROTOCOLLO DI INTESA 6 GIUGNO 2022 SOTTOSCRITTO DA REGIONE LOMBARDIA, ENAC, SEA, COMUNI DEL CONSORZIO URBANISTICO VOLONTARIO (C.U.V.) e PROVINCIA DI VARESE

RILEVATO CHE

in data 6 Giugno 2022 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa relativo al Master Plan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa, da REGIONE LOMBARDIA, ENAC, SEA, COMUNI DEL CONSORZIO URBANISTICO VOLONTARIO (C.U.V.) e PROVINCIA DI VARESE

E CHE

In data 20 Luglio 2022 ENAC ha integrato volontariamente per la seconda volta quanto già presentato nel 2020 e 2021, inviando il suddetto Protocollo di Intesa al Ministero della Transizione Ecologica.

PRESO ATTO CHE

il Protocollo di Intesa prevede l'espansione della Cargo City verso sud, al di fuori dell'attuale sedime aeroportuale, con un consumo di territorio pari a 44 ettari della pregiata "Brughiera di Malpensa e Lonate", che saranno interamente dedicati alla realizzazione di capannoni, piste di raccordo e aree di sosta per aeromobili.

SI SEGNALA CHE

Fra i firmatari del Protocollo di Intesa manca il Parco Lombardo della Valle del Ticino.

INOLTRE

I Comuni del C.U.V. (Condorzio Urbanistico Volontario) che hanno firmato il protocollo di Intesa sono nove: Somma Lombardo, Vizzola Ticino, Lonate Pozzolo, Ferno, Samarate, Cardano al Campo, Arsago Seprio, Casorate Sempione e Golasecca, quasi tutti situati nell'immediato intorno aeroportuale.

SI EVIDENZIA PERO' CHE

Il Protocollo di Intesa NON può essere considerato espressione del volere del territorio, in quanto non è espressione del parere di tutti i Comuni del Territorio, ma solo di una parte minoritaria di essi.

Altri 40 Comuni, tutti di seguito elencati, 5 dei quali coinvolti nel processo di VIA, e comunque tutti posti nelle vicinanze dell'aeroporto di Malpensa o facenti parte del Parco Ticino

NON CONCORDANO

con quanto siglato nel Protocollo di Intesa del 6 Giugno 2022 per I motivi dettagliati ai punti 2 e 3 di questo documento e che 10 degli stessi hanno formalizzato al Ministero della Transizione Ecologica il loro dissenso in data 12/08/2022 con pec Prot. 3061/09.08.2022.

5 Comuni del Castanese, provincia di Milano (Castano Primo, Nosate, Robecchetto con Induno, Turbigo e Vanzaghello) situati a sud dell'aeroporto nelle immediate vicinanze dello stesso e legittimamente coinvolti nella procedura di V.I.A. in quanto facenti parte dell'ex Piano d'Area Malpensa.

5 Comuni piemontesi, situati a ovest dell'aeroporto in Provincia di Novara (Pombia, Marano Ticino, Varallo Pombia, Borgo Ticino, Divignano)

12 Comuni COR 2, Coordinamento Comuni di seconda fascia aeroportuale, situati a nord dell'aeroporto in Provincia di Varese (Azzate, Brunello, Cavaria con Premezzo, Cazzago Brebbia, Crosio della Valle, Daverio, Inarzo, Mornago, Sesto Calende, Sumirago, Taino, Vergiate) così come evidenziato dal Comunicato Stampa qui allegato.

Almeno 18 altri Comuni (Buscate, Bereguardo, Bernate Ticino, Besate, Boffalora, Borgo San Siro, Cassinetta di Lugagnano, Cuggiono, Ferno, Magenta, Mezzanino, Morimondo, Motta Visconti, Ozzero, San Martino Siccomario, Travacò Siccomario, Vergiate, Zerbolò) **oltre alla Città Metropolitana di Milano**, tutti facenti Parte della Comunità del Parco Ticino, NON concordano con la distruzione della parte di brughiera proposta dal Protocollo di Intesa, richiedendo nel contempo l'istituzione di un SIC/ZPS, così come evidenziato dal videoverbale pubblico dell'ultima Assemblea della Comunità del Parco Ticino del 26/07/2022.

2. IMPATTO SULLA BIODIVERSITÀ BRUGHIERA DI MALPENSA E LONATE

INNANZITUTTO SI RICORDA CHE

La "Brughiera di Malpensa e Lonate" è un habitat unico nel sud Europa, è situato all'interno del Parco Lombardo della Valle del Ticino e in base alle proprie caratteristiche ambientali e di biodiversità dovrebbe essere al più presto riconosciuto come SIC/ZPS, ai sensi delle direttive europee Habitat e Uccelli.

Elenchiamo pochi dati per dare l'idea della valenza ecologica dell'area: per quanto concerne l'avifauna, sono state rilevate 230 specie, delle quali 79 nidificanti. Le specie di interesse comunitario sono 61. Le specie migratrici e/o svernanti inserite nell'allegato I della Direttiva Comunitaria Uccelli e non nidificanti nell'area sono 48.

Una presenza di eccezionale importanza è rappresentata dalla presenza di una popolazione relitta numerosa del lepidottero Coenonympha Oedippus, considerata la farfalla europea più minacciata di estinzione ed inclusa nel'allegato II e IV (SPECIE ANIMALI E VEGETALI DI INTERESSE COMUNITARIO CHE RICHIEDONO UNA PROTEZIONE RIGOROSA) della Direttiva Habitat. La Coenonympha Oedippus è stata trovata in riproduzione in brughiera per parecchi anni consecutivi.

Per quanto sopra, in data 25 ottobre 2011, il Parco Lombardo della Valle del Ticino inoltrò a Regione Lombardia la richiesta di riconoscimento SIC/ZPS di quest'area.

Regione Lombardia, pur avendo, nell'ambito della procedura di Infrazione 2012/4096, commissionato lo "Studio di area vasta Malpensa" alla società Eupolis Lombardia, studio che ha portato alle medesime conclusioni del Parco Ticino, si è sempre rifiutata di inoltrare al Ministero competente e alla Comunità Europea la richiesta di istituzione SIC/ZPS.

In sintesi, sulla valenza naturalistica della "Brughiera di Malpensa e Lonate" non ci sono dubbi, quest'area ha tutte le caratteristiche per l'istituzione di un SIC/ZPS, come indicato da tutti gli studi citati dal Parco Lombardo della Valle del Ticino e implicitamente convalidati da Regione Lombardia stessa con lo studio "Studio di area vasta Malpensa" di Eupolis Lombardia.

SI SEGNALA ANCHE CHE

a seguito di un recente aggiornamento delle informazioni dell'area in questione, espletata dagli uffici del Parco Ticino e dal Dipartimento di Scienze della Terra e dell'Ambiente dell'Università di Pavia, coordinatore scientifico del progetto LIFE 18NAT/IT/000803 LIFE DRYLANDS, è emerso che che tale area continua a possedere una elevate valenza ecologica, caratterizzata dalla presenza di habitat e specie di interesse comunitario.

INOLTRE

I recentissimi sopralluoghi eseguiti nel 2021 dal Parco Ticino e dall'Università di Pavia all'interno del progetto "LIFE Drylands", hanno evidenziato che le specie protette, riportate negli allegati della direttiva Habitat sono aumentate rispetto al 2011 e inoltre è stata ritrovata in brughiera una nuova specie protetta, un odonato, la libellula SYMPECMA PAEDISCA, presente in soli tre siti della Regione Lombardia (2 dei quali sono la Brughiera di Malpensa e la Brughiera di Lonate).

Dutante il progetto LIFE Drylands sono stati anche esaminati i substrati lichenici presenti, che come noto sono degli indicatori molto affidabili dello stato di conservazione di una brughiera.

L'esame della cresta lichenica attualmente presente nelle Brughiera di Malpensa e Lonate certifica il buono stato di conservazione degli ambienti di brughiera presenti a prescindere dalla presenza di alcune specie infestanti che al momento ne pregiudicano principalmente l'aspetto estetico.

MOTIVO PER CUI

in data 26 Luglio 2022, la Comunità del Parco Lombardo della Valle del Ticino ha comunicato di aver avviato l'aggiornamento dell'istruttoria tecnica in merito alla proposta di Istituzione del SIC/ZPS "Brughiere di Malpensa e Lonate" da trasmettere a Regione Lombardia.

SI EVIDENZIA QUINDI CHE

La distruzione anche parziale della "Brughiera di Malpensa e Lonate", comportando: sottrazione di habitat di interesse comunitario, sottrazione di habitat di specie di uccelli di interesse comunitario e **sottrazione di habitat di specie animali di interesse comunitario in via di estinzione**, provocherebbe, dopo la Procedura di Infrazione 2012/4096, un'ulteriore Procedura di Infrazione Comunitaria legata a Malpensa, con potenziali sanzioni da parte della Commissione Europea.

Questo è confermato dalla relazione istruttoria del Maggio 2013, redatta dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente in occasione dell'esame del precedente Masterplan di Malpensa, che riporta testualmente: *"La distruzione della brughiera comporterebbe la scomparsa dell'habitat di specie animali in via d'estinzione e ciò potrebbe comportare infrazione comunitaria con potenziali sanzioni da parte della Comunità Europea;"*

Si ricorda che il precedente Masterplan di Malpensa, presentato nel 2010, venne ritirato dal proponente per evitare il parere negativo da parte del Ministero dell'Ambiente.

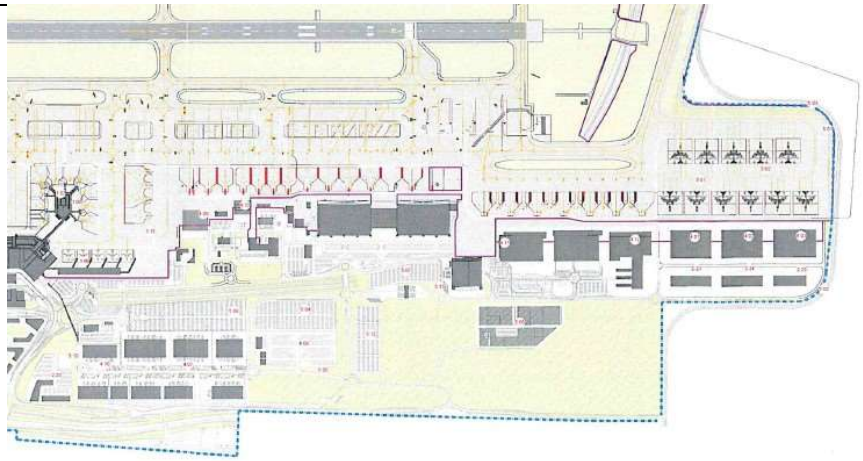
3. ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

SI RENDE NOTO CHE

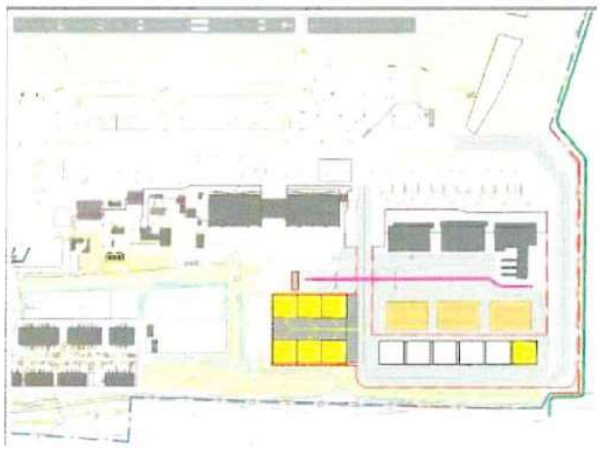
Al fine di individuare soluzioni alternative per lo sviluppo della Cargo City, il Parco Lombardo della Valle del Ticino, nei recenti incontri con REGIONE LOMBARDIA, ENAC, SEA, Comuni del C.U.V. e Provincia di Varese, ha proposto lo Studio Prot. 0005226 del 09/05/2022, realizzato con l'ausilio di uno Studio di Ingegneria specializzato in progettazione aeroportuale.

Lo Studio, denominato "Approfondimenti condotti dal Parco del Ticino in merito alle soluzioni alternative 2 e 2A", riporta:

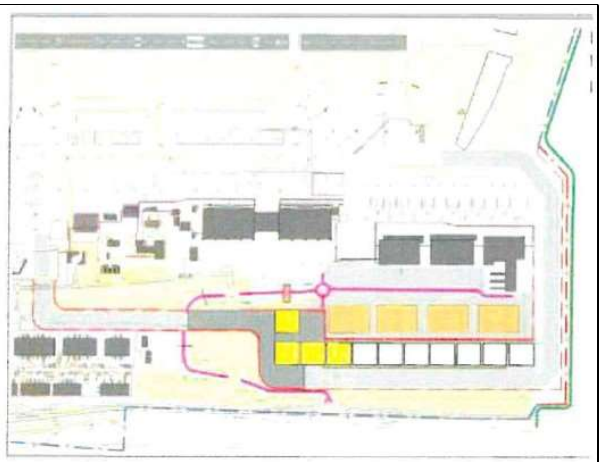
"L'ipotesi progettuale rappresentata (alternative 2 e 2A) rende evidenza di come, ottimizzando gli spazi a disposizione, si possano evitare ulteriori espansioni, con inutile spreco di suolo."



Alternativa 7 - Proposta SEA/ENAC di espansione al di fuori del sedime aeroportuale, approvata nel protocollo di Intesa del 6 Giugno 2022



Alternativa 2



Alternativa 2A

Il Parco Ticino conclude: *"… si ribadisce la valutazione negativa della previsione progettuale alternativa 7, come già espresso in sede istruttoria avendo ulteriormente verificato la percorribilità di soluzioni alternative interne al sedime aeroportuale, o comunque tali da determinare una limitata espansione extra sedime rispetto all'alternativa 7."*

Il rifiuto di ENAC e SEA di valutare nel merito e senza preconcetti le due proposte alternative del Parco Ticino (2 e 2A) e l'ostinazione degli stessi a indicare l'alternativa 7 come l'unica praticabile, ha fatto si che il Parco Lombardo della Valle del Ticino si trovasse nelle condizioni di dover abbandonare il tavolo di discussione.

A TAL PROPOSITO SI EVIDENZIA CHE

Il proponente afferma nella RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO INT-101 a Pag 16:
*" l'esito finale di questa ulteriore valutazione è quello di **definire inequivocabilmente l'alternativa 7 come l'unica tecnicamente percorribile da parte del proponente**"*

QUESTO NON CORRISPONDE A VERO PERCHE'

IL DOCUMENTO INT-102 AREA CARGO – APPROFONDIMENTO TEMATICHE DI SAFETY PER LE ALTERNATIVE DI INSEDIAMENTO DELLA ZONA DI SVILUPPO
Riporta nelle conclusioni qualcosa di diverso:
"*Il safety assessment ha identificato una serie di hazards e rischi associati alle tre opzioni dell'area cargo. Lo studio conclude che **l'opzione 7 avrebbe l'impatto più basso sulla safety**, mentre l'opzione 2 e l'opzione 2A avrebbero un livello di safety simile che è significativamente inferiore a quello dell'opzione 7".*
L'opzione 7 non è quindi inequivocabilmente indicata come l'unica tecnicamente percorribile ma solo la più sicura.

SI RICORDA INFINE CHE

La Relazione Generale presentata nel 2019, al Para 14.1 Pag 310 - ALTERNATIVE CONSIDERATE PER LO SVILUPPO DEL SETTORE CARGO riporta testualmente:

La soluzione 2) richiederebbe la realizzazione di forme di collegamento abbastanza complesse con gli esistenti piazzali di sosta aeromobili**, che si troverebbero al di là degli attuali edifici cargo, **ma soprattutto** va ad interessare l'unica area che garantisce – nel lungo termine – la possibilità di realizzare un potenziamento delle infrastrutture di volo e che quindi **si ritiene "strategicamente" indispensabile mantenere libera da nuovi insediamenti.

PER QUANTO SOPRA SI RITENE CHE

L'alternativa 7 NON sia l'unica tecnicamente percorribile come riportato del proponente RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO, infatti la relazione di accompagnamento DOCUMENTO INT-102 APPROFONDIMENTO TEMATICHE DI SAFETY PER LE ALTERNATIVE DI INSEDIAMENTO DELLA ZONA DI SVILUPPO non dice assolutamente questo, ma valuta **entrambe le alternative come percorribili anche se con diversi livelli di safety.**

E CHE

Le alternative 2/2A non sono volutamente state prese in seria considerazione perchè il proponente ritiene "**strategicamente indispensabile mantenere libera tale area da nuovi insediamenti**" in quanto unica area che garantisce – nel lungo termine – la possibilità di realizzare un potenziamento delle infrastrutture di volo.

Così come già scritto dal proponente nel 2019 in avvio di questa procedura di VIA.

4. ANALISI DEI CONTENUTI DEL PROTOCOLLO DI INTESA DEL 6 GIUGNO 2022

Con riferimento ai contenuti del Protocollo di Intesa del 6 Giugno 2022

SI EVIDENZIA CHE

Quanto riportato non ha alcuna valenza perchè non esistono veri impegni da pate di nessuno. I contenuti non sono definiti, gli impegni sono di poco conto e comunque non ci sono impegni definiti in termini di spesa o temporali.

Di seguito una breve analisi testuale del Protocollo di Intesa con in rosso, per maggior chiarezza, i commenti delle nostre Amministrazioni Comunali.

IMPEGNI DI REGIONE LOMBARDIA:

I contenuti non sono definiti, gli impegni della Regione sono di poco conto e non definiti in termini temporali o di spesa.
I termini utilizzati per gli impegni presi sono generici e comunque non rilevanti, di seguito alcuni fra i termini utilizzati per i vari impegni: *istituire e presiedere, favorire l'attuazione, favorire la partecipazione , vigilare sul rispetto degli impegni.*

Oppure gli impegni presi dalla Regione sono per attività che già sono dovute da parte della Regione e che quindi non ha senso specificare in un nuovo Protocollo di Intesa. Ad esempio: *concludere la propria attività istruttoria, installare, con la supervisione di ARPA le centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria.*

IMPEGNI DI SEA/ENAC

Anche qui i contenuti non sono definiti, gli impegni di SEA e di ENAC sono di poco conto e non sono definiti in termini temporali o di spesa, oppure sono impegni già dovuti.

Di seguito, fra gli impegni di SEA/ENAC troviamo:

a. attuare i progetti di compensazione e di riequilibrio ambientale come saranno definiti nel provvedimento di VIA ministeriale
Ovviamente, questo è dovuto, non ha senso inserirlo in un Protocollo di Intesa

b. partecipare al tavolo di lavoro tecnico finalizzato ad elaborare i progetti di compensazione e di riequilibrio ambientale
Nessun impegno da parte di SEA, i progetti di compensazione devono essere definiti dai tecnici del Ministero, non da SEA;

c. prevedere un'attuazione per fasi temporali distinte delle opere e degli interventi previsti dal Masterplan stesso.
Le fasi temporali sono già definite nel Master Plan.

e. al fine di preservare, la qualità della vita e del riposo dei cittadini residenti nell'intorno aeroportuale, nell'ambito delle proprie competenze:
- promuovere l'introduzione di tariffe differenziate da applicare alle compagnie aeree, al fine di incentivare l'impiego di aeromobili di ultima generazione, quindi meno impattanti per il profilo rumore ed emissioni e di significative penalizzazioni tariffarie per le compagnie operanti voli notturni con aeromobili particolarmente impattanti dal punto di vista acustico;
e in raccordo con le attività e le competenze specifiche della Commissione Aeroportuale in merito alla zonizzazione acustica dell'aeroporto:
- mettere in atto tutte le azioni possibili per limitare e ridurre il rumore aeronautico, in particolare durante le ore notturne e per le tipologie di aeromobili più impattanti;
Impegno troppo generico, NON si definisce nulla, come attuare le tariffe differenziate per gli aeromobili più rumorosi, per che tipo di aerei, oppure incentive per aerei meno rumorosi, quanto saranno aumentate o diminute, in che fasce orarie, quando saranno introdotte, ecc.

- garantire il corretto utilizzo delle SID di uscita degli aeromobili e la massima quota possibile di sorvolo dei centri abitati, prevedendo, in mancanza, l'applicazione di sanzioni/penalizzazioni;
Nulla è definito, come sopra non si definisce nulla sulle sanzioni, sulle penalizzazioni, sui controlli.

- migliorare e velocizzare l'attuale sistema di condivisione delle rilevazioni acustiche e dei tracciati radar;
Nulla è definito, quando e quali informazioni sui tracciati e sul rumore saranno condivise, ogni quanto le informazioni saranno condivise, con chi?

d. redigere a propria cura e spese tutti i livelli di progettazione delle infrastrutture stradali del Gruppo 1, come sopra riportate;
Non spetta a SEA la progettazione delle infrastrutture stradali che sono soggette a leggi e controlli ben definiti.

f. sostenere i costi di installazione delle centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria, supervisionate da ARPA, riattivando quelle già esistenti a Lonate Pozzolo e Somma Lombardo di cui al punto 2.2.e
Nulla è definito, quali centraline, dove (solo Somma e Lonate ?), quante e in che tempi saranno installate, per che importo di spesa?

g. realizzare interventi di risparmio energetico, decarbonizzazione e produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, da destinare a condizioni di particolare favore ai Comuni del CUV, con priorità al territorio interessato dall'espansione del sedime. …. Tra gli interventi valutabili, sono da considerare prioritariamente, a titolo esemplificativo, la realizzazione di impianti di produzione di energia rinnovabile sul sedime aeroportuale (preferibilmente nell'area a ovest dell'attuale Cargo City), interventi di riqualificazione energetica di edifici pubblici e di impianti di illuminazione

Anche qui, per quanto riguarda l'impianto produzione di energia rinnovabile sul sedime aeroportuale nulla è definito in termini di progetto, tipologia di impianto, tempi, costi, potenza dell'impianto. Anche per gli interventi di riqualificazione energetica di edifici pubblici e di impianti di illuminazione non si definisce in che Comuni, quali impianti, quanti, ecc. Nemmeno l'area è identificata con certezza (si usa il termine preferibilmente).

Nell'allegato ABACO INTERVENTI DI MITIGAZIONE/COMPENSAZIONE si cita un'ipotesi di *impianto fotovoltaico nelle aree di rifunzionalizzazione energetica-ambientale all'interno del sedime e più precisamente una* "serie di campi fotovoltaici che potranno concorrere al soddisfacimento dei fabbisogni aeroportuali in coerenza con i programmi di decarbonizzazione che impegnano il settore aeroportuale a livello internazionale"

Questa ipotesi è di dubbia fattibilità in quanto si ritiene che dal punto di vista della sicurezza NON sia possibile realizzare una centrale fotovoltaica, con panelli solari orientati ovviamente a sud in direzione degli aerei in atterraggio, per possibili problemi di riflessione dei raggi solari verso gli occhi dei piloti degli stessi.

h. partecipare all'Accordo di Programma per l'attuazione del "Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa", mediante propria disponibilità ad effettuare investimenti, da definirsi in sede di Accordo di Programma, nelle aree delocalizzate, a partire dalla riqualificazione di quelle già indicate nelle integrazioni pubblicate nel corso della procedura VIA nel mese di novembre 2021;

Anche qui nulla è definito

i. supportare le politiche di rilancio territoriale e dello sviluppo socioeconomico ed occupazione mediante: - l'istituzione di una "Academy" che si occupi, in sinergia con le agenzie già presenti nel territorio, della formazione e della riqualificazione del personale;

Anche qui nulla è definito e comunque non ha nulla a che vedere con la VIA

- la realizzazione di sistema di accesso all'offerta di lavoro generata dalle attività dell'aeroporto in coordinamento con i vari sportelli Informagiovani comunali per favorire il continuo scambio di informazioni tra imprese e lavoratori del territorio;

Anche qui nulla è definito e comunque non ha nulla a che vedere con la VIA

j. sottoscrivere le necessarie convenzioni con i Comuni interessati, in relazione alle modalità operative di gestione delle particelle ricomprese nel Masterplan regionale delle aree delocalizzate e delle relative opere ed interventi che SEA si impegna a realizzare;

Amche qui nulla è definito

k. congiuntamente a ENAC sottoscrivere con i Comuni interessati le necessarie convenzioni per assegnare loro la gestione e la vigilanza delle aree di sedime aeroportuale non ricadenti all'interno della recinzione doganale e rese disponibili al territorio per servizi ecosistemici e riqualificazione ambientale (come da tavola allegata).
Più precisamente si parla di: "La proposta si concretizza nella messa a disposizione delle collettività locali e particolarmente di quelle di Ferno e di Lonate Pozzolo, in quanto i centri urbani ad essa più prossimi, di un'ampia area a verde, all'interno della quale è prevista la realizzazione di un ulteriore spazio attrezzato e dei percorsi ciclopedonali."
"L'insieme di tali interventi definisce pertanto un disegno complessivo di valorizzazione ambientale e territoriale dell'intero intorno aeroportuale incrementando le opportunità di fruizione "interne" (cittadinanza) sia "esterne" (turisti, passeggeri, operatori economici e sociali)."
Premettiamo che le aree che saranno rese disponibili in testata pista 35R, sono situate a pochi metri e direttamente sotto gli scarichi degli aerei in atterraggio e decollo. Queste aree, sicuramente poco salutari **come vedremo più avanti**, potranno solo attrarre qualche fotografo appassionato di aviazione a caccia di scatti ravvicinati.
Detto questo, si evidenzia che nel Protocollo di Intesa vengono definiti solo l'impegno dei Comuni di Lonate Pozzolo e Ferno per la gestione e la vigilanza e quello di SEA per la manutenzione, NON vengono invece definiti quali saranno i servizi ecosistemici e di riqualificazione ambientale che saranno messi in atto.

l. partecipare con proprio cofinanziamento al raggiungimento degli obiettivi e alla realizzazione degli interventi contenuti nel presente Protocollo di Intesa, inclusi gli oneri derivati dalle prescrizioni fatte in ambito VIA e non contemplati nel presente protocollo, per un impegno economico di 25M€ (come da scheda di sintesi allegata).
Si definisce il limite massimo di spesa, ma ovviamente le prima parte di 25 M€ sarà dovuta alle prescrizioni del Ministero in ambito VIA, non sapendo se e quali saranno le prescrizioni del Ministero e soprattutto il loro importo, non è quindi definito quanto SEA potrà spendere per i pochi, generici impegni presi nel Protocollo di Intesa.

IMPEGNI DELLA PROVINCIA DI VARESE:

Anche qui i contenuti non sono definiti, gli impegni sono di poco conto e non definiti in termini temporali o di spesa.
I termini utilizzati per gli impegni presi sono generici e comunque non rilevanti, di seguito alcuni fra i termini utilizzati per gli impegni: *partecipare al tavolo, valutare la stipula di accordi, valutare il cofinanziamento, valutare l'assunzione del ruolo di promotore.*

Per quanto riguarda l'impegno di supportare SEA nella valutazione della progettazione di opera stradali, ribadiamo che la progettazione delle opera stradali non spetta a SEA

IMPEGNI DEI COMUNI DEL CUV:

Anche qui i contenuti non sono definiti, gli impegni sono di poco conto e non definiti in termini temporali o di spesa.

I termini utilizzati per gli impegni presi sono generici e comunque non rilevanti, di seguito alcuni fra i termini utilizzati per gli impegni: *esprimere parere alle integrazioni, partecipare al tavolo di lavoro tecnico, valutare con la Provincia di Varese l'assunzione del ruolo di Promotore, supportare, agevolare l'individuazione e/o la messa a disposizione di aree in cui realizzare gli interventi compensativi;*

Di seguito l'analisi di alcuni punti

Esprimere proprio parere sulle integrazioni progettuali che il proponente del Masterplan depositerà al MITE in sede di prosieguo dell'istruttoria di VIA in corso
Ci sembra dovuto

Supportare SEA nella progettazione delle opere stradali del Gruppo 1 e garantirne la conformità urbanistica degli interventi stradali sopra citati;
Si ribadisce che non spetta a SEA la progettazione di opere stradali.

Sottoscrivere le necessarie convenzioni con ENAC e SEA per la presa in carico della gestione, e vigilanza delle aree di sedime aeroportuale non ricadenti all'interno della recinzione doganale
Gli unici impegni definiti sono sulla vigilanza che sarà in carico ai Comuni e sulla manutenzione che sarà in carico a SEA. Come già detto quest'area sotto gli aerei in atterraggio o decollo è decisamente poco interessante per la cittadinanza, gli unici interessati a respirare i gas combusti (e incombusti) dei jet in decollo saranno i fotografi appassionati di aviazione.

Questo punto del Protocollo di Intesa, con riferimento alla *"realizzazione di uno spazio attrezzato e dei percorsi ciclopedonali per le comunità locali di Ferno e Lonate Pozzolo"* merita un approfondimento.
Nel commento precedente non vengono citati a caso i gas incombusti, molti tecnici del Ministero dell'Ambiente ricorderanno la Procedura di Infrazione Europea 2012/4096 e la relativa sentenza (Quintavalle) n.11169/08 del 22/09/2008 del tribunale di Milano che confermò il danno ambientale sul SIC Brughiera del Dosso causato dagli idrocarburi incombusti rilasciati sull'area sottostante dagli aerei in decollo.
Ricordiamo che i gas incombusti degli aeromobili contengono gli IPA (idrocarburi policiclici aromatici) che sono altamente cancerogeni.
Per questo si ritiene pericoloso dal punto di vista sanitario e comunque contrario ai doveri di un Sindaco, che dovrebbe tutelare la salute dei propri cittadini, la riqualificazione e l'eventuale apertura al pubblico della zona nelle immediate vicinanze della testata pista 35R esattamente sotto la rotta degli aerei in decollo.

5. AGGIORNAMENTO IN MERITO ALL'INCREMENTO DEL RUMORE AERONAUTICO

Al fine informativo, ci preme portare a conoscenza delle Autorità Competenti quali siano gli effetti sulla popolazione dei Comuni posti a sud di Malpensa conseguenti alla sottoscrizione del Protocollo d' intesa tra Regione Lombardia, Enac, Sea e SOLO dai Comuni del CUV e Provincia Varese il 6 giugno 2022.

Il 4 Aprile 2022 Enav sede di Malpensa richiese, nella locale Commissione Aeroportuale, la possibilità di estendere i decolli verso nord dell'aeroporto oltre il concordato orario delle partenze (stop dei voli notturni dalle h. 23.30 alle 6.30) con i comuni del CUV (Consorzio Urbanistico Volontario).
La proposta di Enav chiedeva essenzialmente di consentire i decolli, verso nord, fino alle h. 1.00 di notte e dopo le h. 6.00 del mattino e si sarebbe concretizzata in una sperimentazione dei voli della durata di un mese.
Tale richiesta originava dalla necessità di gestire l'aumento già determinatosi dei voli cargo notturni in partenza dall'aeroporto.
I Comuni del Cuv inizialmente si opposero a tale proposta e in data 14 aprile 2022, in un tavolo tecnico (presenti Enac, Enav, Sea e Arpa Lombardia), posero come pregiudiziale alla sottoscrizione del protocollo d' intesa del Master Plan 2035, un' analisi del rumore rilevato nei loro stessi comuni (eseguita da Arpa Lombardia) durante la sperimentazione proposta da Enav.
Tale sperimentazione ebbe inizio nel maggio 2022, e come era logico attendersi, determinò un aumento del rumore rilevato di origine aeroportuale. Quindi a fine maggio, dopo che Arpa Lombardia rese pubblici i dati, Enav la sospese e si arrivò con il CUV al seguente compromesso: la fascia dei decolli serali si sarebbe estesa di un'ora (stop ai voli notturni dalle h. 00.30 alle 06.30).

Il 6 giugno 2022 SOLO i Comuni del CUV sottoscrissero il Protocollo d' intesa sul Masterplan 2035.

Incidentalmente dall' aprile / maggio 2022, la popolazione dei Comuni a sud di Malpensa è interessata, nelle ore notturne, a delle esposizioni di rumore ben oltre il limite consentito per legge (60 dBA). Infatti l'aumentato traffico aeroportuale dovuto ai decolli di voli cargo che non possono più partire da nord in tarda serata, decolla ora verso il sud aeroporto. Il rumore da essi prodotto si somma a quello originato dai velivoli in atterraggio nelle ore notturne, aumentando il rumore rilevato e percepito dalla popolazione.

Per citare i dati nel Comune di Turbigo, la popolazione di Turbigo coinvolta dal sorvolo di aeromobili e quindi esposta a disagi, assomma a circa 700 persone (fonte Masterplan 2035 Enac).
Dal marzo 2022 a Turbigo in Via Plati, è attiva una centralina temporanea di rilevamento rumore di Arpa Lombardia; in attesa che SEA (gestore aeroportuale Malpensa) ne installi una versione definitiva quanto mai necessaria alla definizione del piano di zonizzazione acustico aeroportuale.

E' importante notare che la centralina è sita all' interno di una costruzione che rientra nella definizione di Recettore Primario: Scuola dell' Infanzia " Giovanni Paolo II "sita in Via Plati 12 (sottesa alle aerovie 35L / 17R).

Quindi i nostri bambini durante il giorno, nell' anno scolastico, sono interessati a questo aumentato traffico di aeromobili e al conseguente rumore prodotto.

Si riporta a titolo esemplificativo e a supporto di quanto scritto, i dati della Centralina di Via Plati (fonte SEA).

Turbigo - Via Plati (Limite LVA < 60)

Tipo	Mese	Media Logaritmica dB(A)		
		LVAj	LVAd	LVAn
M	gennaio-22			
	febbraio-22			
	marzo-22	59,0	56,0	62,5
	aprile-22	60,5	57,0	64,0
	maggio-22	60,5	57,0	64,5
	giugno-22	61,0	57,5	64,5

Valori approssimati a 0,5 dB(A)

Si noti come i valori di LVA giornalieri sono al di sopra rispetto alla valutazione prodotta per il Masterplan 2035 sulla valutazione dello stato attuale dei livelli di rumore (Allegato T26 Rumore-aeronautico_stato_attuale), in cui la Scuola Materna di via Plati è posta esternamente alla curva isofonica dei 60dB. Ciò fa concludere che lo scenario previsto con il Masterplan 2035, già peggiorativo rispetto alla situazione attuale nei termini di impatto acustico sull'abitato di Turbigo, risulta essere largamente sottostimato.

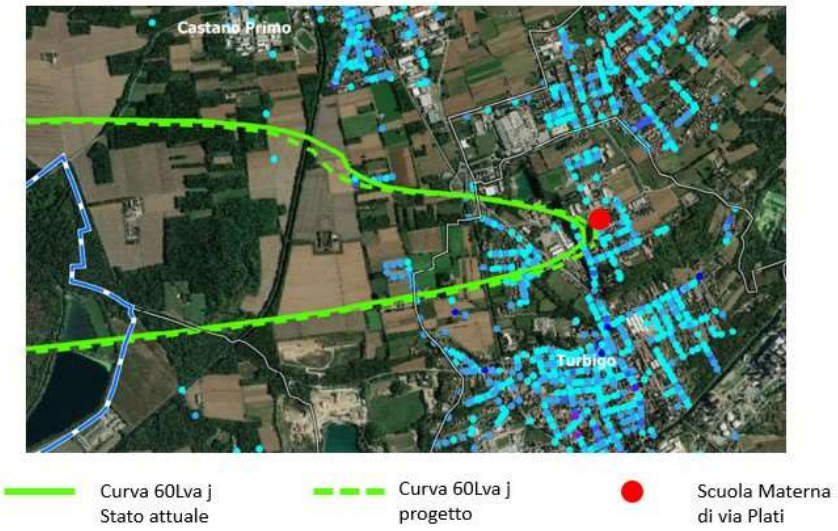


Figura 1 Allegato T28 Masterplan 2035 - Rumore aeronautico a confronto

SI CHIEDE PERTANTO AL MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA DI

1) Non considerare il Protocollo di Intesa relativo al Master Plan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa, firmato in data 6 Giugno 2022 da REGIONE LOMBARDIA, ENAC, SEA, C.U.V. e PROVINCIA DI VARESE come espressione del territorio, in quanto non è espressione del parere di tutti i Comuni del Territorio, ma solo di una parte minoritaria di essi;

2) Considerare tale Protocollo di Intesa devastante dal punto di vista ambientale e pericoloso in ambito comunitario; ricordiamo che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente nel 2013 scrisse *"la distruzione della brughiera comporterebbe la scomparsa dell'habitat di specie animali in via d'estinzione e ciò potrebbe comportare infrazione comunitaria";*

3) Valutare, oltre al danno ambientale, il danno di immagine in ambito comunitario e il danno economico per la collettività, causato dalle sanzioni permanenti per procedura di infrazione, generate dalla realizzazione dell'alternativa 7;

4) Recepire il fatto che, in caso di una reale futura necessità di espansione della Cargo City, esistono delle alternative, prime fra tutte quelle proposte dal Parco Ticino (2 e 2A), che hanno minori impatti ambientali, economici e sociali rispetto all'alternativa 7. L'alternativa 7 è indubbiamente la più comoda ed economicamente conveniente per SEA, ma non lo è per il territorio interessato e considerando il danno economico e di imagine in ambito comunitario, non lo è nemmeno per lo Stato Italiano;

5) Sostenere in tutti i modi la futura richiesta di riconoscimento SIC/ZPS della "Brughiera di Malpensa e Lonate Pozzolo" che il Parco Lombardo della Valle del Ticino dovrebbe reinoltrare a breve Regione Lombardia;

6) Considerare che il contenuto del Protocollo di Intesa non ha alcuna valenza perchè è troppo generico e non esistono veri impegni da parte di nessuno. I contenuti non sono definiti e dettagliati, non ci sono impegni di Regione Lombardia e Provincia di Varese in termini di spesa o temporali, gli unici impegni finanziari sono di SEA comprenderanno anche le eventuali prescrizioni del Ministero in ambito VIA e non è quindi possibile definire quanto rimarrà a disposizione di quanto troppo generalmente descritto all'interno del Protocollo di Intesa;

7) Richiedere una valutazione sanitaria circa il possibile impatto sulla popolazione che potrebbe derivare dalla riqualificazione e apertura al pubblico dell'area nell'immediata vicinanza della testata pista 35R.

Per tutti i suddetti motivi, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

SI CHIEDE

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035" e a tutte le sue successive integrazioni.