

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.

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo
Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale
via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma,

OSSERVAZIONI E PARERI

1. PREMESSA

Il presente documento è da intendersi integrativo ed aggiuntivo alle “Osservazioni e Pareri” formulate dal Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia per l'Aeroporto di Malpensa in data 20 Agosto 2022 e trasmesse in pari data a codesto Ministero.

Riteniamo quindi determinante evidenziare a codesto Ministero l'importanza di quanto rilevato in questa sede.

2. AEROPORTO MALPENSA, RICHIESTA “CURVE DI ISORISCHIO”, TRA SAFETY ASSESSMENT E RISK ASSESSMENT

Da un lato la recente documentazione:

- “Aeroporto di Milano Malpensa 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”;

- dall'altro la vasta e approfondita RELAZIONE GENERALE del Masterplan 2035 del Novembre 2019, le valutazioni correlate al documento ICAO “Airport Planning Manual - Doc 9184/part 2” che al paragrafo 5.4 “Risk of Aircraft Accident around Airports”, pongono considerazioni che, se non risolte, evidenziano carenze ed inadeguatezze nella definizione della risk analysis.

Il Decreto Legislativo n° 96 del 9 maggio 2005 relativo alla “Revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265”, al “Capo III - Vincoli della proprietà privata” ha introdotto, inoltre, nuove limitazioni da apporre sulle aree limitrofe agli aeroporti. Materia costitutiva del RCEA-Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti dell'ENAC.

La pianificazione del “Piano di Sviluppo Aeroportuale è confermata anche dal Codice della Navigazione, che lo cita all'art. 714, in relazione agli ostacoli alla navigazione aerea.

Nella definizione del nuovo Masterplan di Malpensa non si sono inoltre tenute in considerazione le indicazioni metodologiche proposte da ICAO - International Civil Aviation Organization (“Airport Planning Manual” - Doc. 9184-AN/902) e IATA - International Air Transport Association (“Airport Development Reference Manual” 10th Edition 2017).

Un altro fondamentale elemento di riferimento che ha guida la definizione preliminare delle caratteristiche riguardanti le infrastrutture “air side” è costituito dal manuale: “Certification Specifications and Guidance Material for Aerodrome Design - CS-ADR-DSN” (Issue 4 - 08.12.17), il Regolamento UE 139/2014 e dalle pubblicazioni European Aviation Safety Agency (EASA).

In tale contesto vanno inquadrare le dinamiche di previsione del traffico passeggeri e merci in relazione al layout-configurazione air side (piste parallele, posizione terminal 1 e 2, ecc.) ed all'utilizzo alternato, liberalizzato e indipendente delle piste

La POLICY DI ATTUAZIONE ENAC rileva infatti: *“Al fine di tutelare l'interesse primario dello Stato a garantire la mobilità dei cittadini e la crescita economica del Paese attraverso lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, il Codice della Navigazione (artt. 707 e 715) preserva la capacità di sviluppo degli aeroporti, garantendo al contempo i più elevati livelli di sicurezza al territorio.”*

In aggiunta a piano di eventuali demolizioni con l'adozione dell'Art. 714 del CdN.

Lo scenario di Malpensa nel 2021 dai 112.337 movimenti totali ai 32.000 movimenti 2021 (741.000 tons. del traffico cargo del 2021), va comparato con i volumi di traffico al 2035 e rimanda ad una capacità teorica di piste di circa 420.000 mov/anno. Una realtà da comparare con la quota storica massima di 263.000 mov/anno nel 2007.

Se la documentazione del Masterplan 2035 ricorda come la “capacità operativa di riferimento attuale pari al 70% del valore teorico (sempre tenendo conto delle indicazioni IATA) ovvero pari a ca. 290.000 mov./anno” è comunque indispensabile riferirsi alla identificazione delle curve di isorischio attuali e future.

E' evidente che tali riscontri operativi debbano essere correlati al numero orario di movimenti di pista riconducibili a “70 mov./h x 16,5 h/giorno x 365 giorni/anno, secondo quanto indicato dalla metodologia IATA) e una capacità operativa di riferimento attuale pari al 70% del valore teorico” - dati Masterplan 2035.

Ebbene quale scenario di voli cargo sono stati stimati al 2035 e con quale incidenza annuale?

Perché non sono state analizzate e verificate tali proiezioni?

Sono dati che, probabilmente, in aggiunta al traffico/movimenti passeggeri e/o misti costituiscono un database primario per la valutazione del Safety Assessment e Risk assessment per definire gli indici di “isorischio e matrice affini”.

Perché escluderli?

Anche i riflessi sulla predisposizione del Piano di Emergenza Aeroportuale-PEA e del Piano di Emergenza Esterno-PEE/Piano di Protezione Civile per il territorio dei Comuni del CUV Consorzio Urbanistico Volontario quanto quelli del COR2 ed esterne, sono decisivi. Inevitabilmente. Integrando nell'analisi e nel Piano di Protezione anche la Provincia di Novara.

Nella “POLICY DI ATTUAZIONE DELL'ART. 715 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE DEFINIZIONE DELLA METODOLOGIA E DELLA POLICY DI ATTUAZIONE DEL RISK ASSESSMENT”, “il modello è composto dai tre sottomodelli:

- modello probabilistico degli incidenti,
- modello di localizzazione degli incidenti,

- modello per le conseguenze degli incidenti;

e deve inquadarsi in un aeroporto classificato ICAO con codice 4F, ovvero uno scalo con piste superiori a 1800 metri di lunghezza per scenari di traffico con velivoli di apertura alare uguale o superiori a 65 metri, con due piste parallele con una distanza inferiore a 1035 metri.

E con l'ubicazione "critica" dei due Terminal 1 e 2.



Manca una analisi trasparente e condivisibile relativa al Safety Assessment air-side e out-side da un lato, al Risk Assessment sono stati adottati nel Masterplan 2035 di Malpensa.

La valutazione delle curve di isorischio (Art. 715 CdN) deve inquadrare l'indicazione della metodologia, tecnica adottata.

Se in taluni aeroporti italiani la Direzione Centrale Regolazione Aeroporti ENAC ha utilizzato il SARAS (Sapienza Airport Risk Analysis Software) dell'Università La Sapienza di Roma, a Firenze Peretola avrebbe impiegato anche 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", quale metodologia è stata applicata a Malpensa?

Perché non è stata indicata, come, in aggiunta, peraltro ad una trasparenza degli input del database?

Quali sono i voli cargo e quali i movimenti dei voli passeggeri?

Con quale tipologia di velivoli?

Quanti di categoria F?

Quali sono i criteri di modello probabilistico degli incidenti, i modelli di localizzazione degli incidenti, i modelli per le conseguenze degli incidenti, al fine di definire le curve di isorischio attuali e future?

Altrettante considerazioni devono essere poste per il Safety assessment relativo al Terminal 2 ed alle zone di parcheggi del Cargo City.

“Gli studi elaborati per la conduzione del “risk assessment” prevedono di norma due scenari di traffico, quello attuale e quello previsto su un arco temporale di media durata (tipicamente 15 anni), al fine di fornire ragionevole certezza agli strumenti di pianificazione territoriale in ragione dello sviluppo della funzione aeroporto.” (Policy attuazione Art. 715 ENAC).

Quali curve di isorischio attuali e future sono state elaborate e proposte in sede di Masterplan2035. Quali, inoltre, gli indici di Safety Assessment?

3. CONCLUSIONI

Assunte quindi tutte le Osservazioni di cui al presente documento e richiamate integralmente le Osservazioni formulate in data 20.8.2022, siamo a richiedere che venga **ESPRESSO PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto ambientale relativo al Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa e sua sulla relativa attuazione.

4. RIFERIMENTI:


- ENAC- POLICY DI ATTUAZIONE DELL'ART. 715 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE DEFINIZIONE DELLA METODOLOGIA E DELLA POLICY DI ATTUAZIONE DEL RISK ASSESSMENT;
- RCEA-Regolamento
- Lettera ENAC/SEA Terminal 2 - “Direzione Centrale Programmazione Economica - Aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa Contratto di programma ENAC-SEA 2022-2035 “Osservazioni sugli scenari di sviluppo e Sviluppo Infrastrutture ENAC-Prot-28/3/2022-0036979-P;
- Comitato Cittadini Varallo Pombia: Comunicato stampa del 4.7.2022
- Lettera Comitato di Varallo Pombia/ Sindaci CUV del 11.7.2022
- Comitato Cittadini Varallo Pombia: comunicato stampa indirizzato ai comuni del COR 2 in data 28.7.2022
- Comitato Cittadini Varallo Pombia: comunicato del 16.8.2022: Malpensa, tra un Protocollo non “conforme” e quel trasporto “Dangerous Goods”?
- COMUNE DI CASORATE SEMPIONE - 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 2035SOTTOSCRIZIONE PROTOCOLLO D'INTESA - ATTO DI INDIRIZZO

- Comune di Golasecca - 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”;
 “Masterplan Malpensa, Regione Lombardia istituisce il tavolo tecnico” di Gabriele Ceresa il 19 Agosto.

Varallo Pombia, 23 agosto 2022

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

Il Presidente



Avv. Ferruccio Gallanti

5. ESTENSORI DELLA PRESENTE RELAZIONE

Hanno collaborato alla stesura della presente relazione

Avv. Ferruccio Gallanti

Com.te Giuliano Mansutti - Acrohabitat Group AHG