

Oggetto: invio osservazioni alla Documentazione Integrativa Volontaria progetto Aeroporto di Milano Malpensa - Master plan 2035 –

Codice Procedura 5359

-

Il sottoscritto Montagnana Giorgio Luigi;

PRESENTA

Ai sensi dell'art. 24, comma 3 D.Lgs. 152/2006e s.m.i, le seguenti osservazioni:

Premesso che;

Il nuovo nome del (FU!) M.A.T.T.M. è "poetico e suggestivo" (cit.).

Premesso altresì che;

Il *Protocollo di Intesa* sottoscritto da:

Regione Lombardia , SEA, ENAC, la Provincia di Varese e i 9 Comuni del CUV:

Arsago Seprio, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Ferno, Lonate Pozzolo, Golasecca, Somma Lombardo, Samarate e Vizzola Ticino;

Ecco! Questi "signori" NON SONO MINIMAMENTE RAPPRESENTATIVI del vasto territorio interessato dagli impatti, dalle infrastrutture, e dalle **DANNOSE** attività dell'aeroporto di Milano Malpensa.

Entrando nel merito del suo contenuto, dallo stesso doc. partorito dal "tavolo", si legge:

Il Piano Territoriale d'Area (PTA) di Malpensa, approvato con L.R. n. 10 del 12 aprile 1999, in quanto strumento territoriale e socioeconomico di riferimento per la pianificazione dell'area aeroportuale:

Ecco! Una L.R. che durava **10 anni**. E che doveva essere costantemente monitorata nella sua applicazione.

Legge che, è quindi scaduta nel lontano 2009! Ma, NON è MAI stata rinnovata. Anche (o forse) a causa dei NUOVI obblighi comunitari. Ergo, una **V.A.S.** (Valutazione Ambientale Strategica) obbligatoria per TUTTI i Piani. Almeno così dovrebbe essere. Ma tant'è ...

L'unica V.A.S., un importante strumento per comprendere i reali impatti CUMULATIVI dei tanti progetti realizzati in questi ultimi decenni, è stata fatta, volontariamente, dal *Parco del Ticino* con la sua pubblicazione avvenuta nel 2007:

[UNICOMAL: Il documento del Parco del Ticino sulla VAS](#)

*"In assenza di una Valutazione Ambientale Strategica nazionale o regionale - commenta Maurizio Maggioni, Vice Presidente del Parco del Ticino – abbiamo prodotto la nostra VAS, volontaria, **partecipata** e autofinanziata che, in ossequio alla **Direttiva Europea 2001/42/CE**, ha valutato le conseguenze sul piano ambientale di **cinquanta progetti** nazionali, regionali e locali di carattere stradale, ferroviario ed aeroportuale." Sottolineando un passaggio fondamentale del documento approvato, Maggioni afferma: "Ad oggi la VAS del Parco del Ticino Lombardo è l' **unicodocumento** di analisi ambientale attualmente disponibile sul territorio del Parco".*

Forse, visti i risultati conclusivi della V.A.S., quelli allora ai vertici di R.L. (le solite facce ...) ben pensarono di "sopraspedere" sul nuovo P.T.R.A. allo scadere dello stesso. **COMPLIMENTI!**

Tanto per dire, siamo al solito "mare di parole":

[VAS del Piano Territoriale Regionale d'Area di Malpensa-Quadrante Ovest - Poliedra \(polimi.it\)](#)

L'area interessata dal PTRR presenta un **elevato valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale**, anche grazie alla tutela garantita dal Parco Regionale della Valle del Ticino, **entro i cui confini ricade interamente il sedime aeroportuale di Malpensa**. Le priorità ambientali del territorio analizzate sono state, in particolare: **qualità dell'aria, emissioni sonore, rischio idraulico e vulnerabilità dei corsi d'acqua, consumo di suolo e frammentazione del suolo agricolo, con particolare riguardo alle aree periurbane, aree protette e rete ecologica**.

Ecco! E meno male che c'è il Parco del Ticino ... Altrimenti, chissà che **DISASTRI!**

Comunque, il "genio italico" (*sic!*) è riuscito a mettere un enorme mammut all'interno di una delicatissima cristalleria. Veramente **GENIALI!**

Tornando al lavoro prodotto dal "tavolo":

CONSIDERATO CHE

Gli obiettivi strategici del Masterplan aeroportuale 2035 **devono** inserirsi in un quadro di sviluppo che, oltre a riguardare il sistema aeroportuale lombardo, risulti **coerente** e motore anche della **crescita sostenibile** del territorio nel rispetto dell'ambiente e della **tutela della salute dei cittadini**, con ricadute positive sull'economia e sull'occupazione locali.

Ecco! Già solo questa frase totalmente piena di **RETORICA**, ma soprattutto di **FALSITA'**, dove c'è scritto tutto ed il suo ESATTO contrario, metterebbe una pietra tombale sul nuovo MP 2035 MXP. **PUNTO!**

necessità di integrare il Masterplan con la previsione di collegamenti efficienti con l'aeroporto e miglioramento della viabilità dei Comuni. In tale contesto, l'attuazione **non più rinviabile** di tutte le opere di collegamento già definite nel "Piano d'Area Malpensa";

Ecco! Ancora si ricade nella solita **IPOCRISIA** politikante: le premesse sono tutte a TUTELA della Nostra Salute. Poi, si propone, come "soluzione" (*sic!*), la solita **CEMENTIFICAZIONE** selvaggia. In un territorio dove la conurbazione ormai è senza soluzione di continuità. Soprattutto lungo l'asse del Sempione.

Il *Progetto Malpensa 2000* (una vera "cattedrale nel deserto") era già stato "impostato" per un traffico complessivo annuo, a regime, di quasi **50 milioni di passeggeri**. Ma SOLO nel recente 2019, con il "contributo" di LIN, rimasto chiuso per ben TRE mesi (estivi), si sono sfiorati i **30 milioni di passeggeri**. Precisamente: 28,8 milioni. Quindi, BEN lontani dagli "ambiziosi" (e ASSURDI!) traguardi prefissati negli anni '90 del secolo scorso. **PUNTO!**

Infatti, dopo l'euforia (degli azionisti di SEA in primis) per il nuovo "record" storico, è arrivato il "covid". E si è registrato un CROLLO del 75%. Ma le previsioni della SEA sono sempre in "costante crescita". Salvo poi, dover fare i conti con la REALTA'.

Nel frattempo, le Norme Internazionali sono mutate e si sono evolute. Ma NON nella "cattedrale nel deserto". Una vera e propria MALPENSATA! Infatti, NON è stato ancora adottato il sistema *A.E.D.T.* (*Aviation Environmental Design Tool*). In sostituzione dell'obsoleto (e non più aggiornato) metodo *I.N.M.* Che si limita al monitoraggio del rumore aereo. Mentre, i danni all'Ambiente prodotti dalla combustione del carburante NON sono puntualmente monitorati. E non sono per nulla trascurabili. E si sommano al traffico stradale indotto sia dai passeggeri. Sia dalle merci. E sia anche dal personale diversamente addetto al funzionamento del sistema aeroportuale. Milioni di movimenti locali ogni anno.

Inoltre, e lo vediamo tutti i "santi" giorni, NON risultano essere ancora state attivate le **SANZIONI** previste dai Regolamenti U.E.

Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del regolamento (UE) 2018/1139 e del regolamento (UE) n. 255/2010

[Regolamento "Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del Regolamento \(UE\) n. 2018/1139 e Regolamento \(UE\) n. 255/2020" | Ente Nazionale per l'Aviazione Civile \(enac.gov.it\)](#)

Quindi, gli "uccellini metallici" passano anche a quote basse (soprattutto i cargo) e totalmente fuori dalle S.I.D. "Studiate" per oltre 15 anni. E durate sei mesi ... UN CAOS TOTALE!

Da una testimonianza riferita dall'interno della Commissione Aeroportuale, "candidamente", la rappresentante delle Compagnie Aeree l'ha detto senza tanti giri di parole:

< Noi dobbiamo risparmiare più carburante possibile >

Mentre i Cittadini sono ancora in "vigile attesa" della completa realizzazione del *Piano del Verde* previsto dal "famoso" (e FAMIGERATO!) *D.P.C.M.* del 1999 c.d. "D'Alema". **PUNTO!**

Siamo alle solite: La Legge c'è, la Legge NON c'è

Intorno al "tavolo" c'erano anche i "primi cittadini":

2.4. Il CUV (i Comuni)

Ecco! Hanno "trattato" in NOVE. Ma mancavano all'appello i Comuni del castanese, del magentino, del novarese e quelli della c.d "seconda fascia", attorno all'aeroporto di Milano Malpensa (*COR2*). Ergo, tutta quell'Area vasta del quadrante Nord-Ovest prevista dal vecchio (e MAI rinnovato) Piano Territoriale d'Area. Comuni senza "voce", ma che subiscono gli stessi disagi, e hanno le stesse restrizioni dei Comuni direttamente confinanti col sedime aeroportuale.

Quindi, era presente una minima parte dei Comuni interessati allo "sviluppo" (*sic!*) di MXP. Forse, il "tavolo" era troppo piccolo per tutti. **VIVA LA DEMOCRAZIA!**

Ma è mancato soprattutto l'attore principale: il *Parco del Ticino*. La parte più importante e fondamentale per l'equilibrio del territorio. Dove c'è la Comunità (sponda lombarda) di 47 Comuni e 3 Provincie. Anche se, la divisione tra la sponda lombarda e quella piemontese, penalizza la seconda. NON meno interessata (e DANNEGGIATA!) dai sorvoli degli "uccellini metallici".

Ovviamente, almeno sulla carta (STRACCIA!), non poteva non esserci l'accordo sull'immane:

Articolo 4 – Comitato di Vigilanza

È istituito un Comitato di Vigilanza che ha il ruolo di **vigilare circa** sull'attuazione del presente Protocollo in relazione agli impegni assunti dai sottoscrittori. Il comitato di Vigilanza è presieduto dall'Assessore regionale competente in ambito ambientale e, oltre a questi, è composto da un rappresentante per ciascuno dei sottoscrittori del presente Protocollo di Intesa. Il Comitato di Vigilanza si riunisce almeno una volta all'anno

Ecco! Già leggere: **vigilare circa** (ergo, più o meno. Un tanto al pezzo. Così come viene. Etc.) la dice lunga sulla **SERIETA'** di questo (ennesimo) chiacchiericcio tra politikanti da strapazzo. Infatti, il "presidente" è quel "don raffaé", firmatario di tutte le CEMENTIFICAZIONI di questi decenni. **PUNTO!**

NON risulta che, nessuna delle Amministrazioni Locali abbia concretamente coinvolto i propri concittadini sulle intenzioni e sulle scelte fatte prima di sottoscrivere gli impegni presi nel *Protocollo d'Intesa*.

Infatti, tutto quello "inteso", NON è assolutamente stato presentato in una Assemblea Pubblica. Che nessuna delle amministrazioni comunali risulta abbia mai indetto. In piena violazione della *Convenzione di Aarhus* (entrata in vigore nel 2001). E della *Direttiva europea 2003/35/CE*. Con cui "si prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla **partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia**". Questa sconosciuta!

Siamo alle solite: La Legge c'è, la Legge NON c'è

Ecco! Si riportano anche alcune parti delle Osservazioni condivise da alcuni *Comitati e Associazioni* del Nostro territorio:

a) *valutazione ambientale di piani e programmi, nel seguito valutazione ambientale strategica, di seguito VAS: il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo II della seconda parte del presente decreto, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio;*

E dall'art. 6 commi 1 e 2

6. Oggetto della disciplina

1. *La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.*

2. *Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:*

a) *che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;*

b) *per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del d.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.*

Riteniamo che sia **fondamentale** interrompere la procedura amministrativa di V.I.A. per una nuova procedura amministrativa di V.A.S. integrata con una V.I.C. e anche con una V.I.S. (Valutazione d'Impatto Sanitario).

In riferimento alla V.I.S. si ribadisce e conferma l'**assoluta inconsistenza della documentazione prodotta in questo iter amministrativo**.

Infatti, siamo ancora in "vigile attesa" dell'indagine epidemiologica prevista dal *D.P.C.M. "D'alema"* del 1999. **PUNTO!**

In riferimento alla conferma dell'Area 7 come **unica e idonea** dove realizzare la nuova area cargo, la documentazione presentata conferma che nella logica delle alternative individuate dallo stesso proponente le zone 2 e 2A siano utilizzabili ma a fronte **disacrifici in capo al gestore aeroportuale**.

Che, evidentemente, i sacrifici NON li vuole fare. Mentre noi Cittadini, dobbiamo subire di tutto e di più!

I Comuni c.d. del Castanese (Castano Primo, Nosate, Robecchetto con Induno, Turbigo e Vanzaghella) così hanno reagito alla loro esclusione dal (piccolo) "tavolo":

[Masterplan Malpensa, furiosi i sindaci del Castanese: «Traditi da Cattaneo e Cuv» - MALPENSA24](#)

«Nostro territorio ancora sacrificato»

~~È un territorio che ha subito un sacrificio enorme. Decidere di non voler essere più parte di un progetto che ci ha costato caro, è un atto di orgoglio e di dignità.~~

[2020.09.04 NOSATE-OSSERVAZIONI PRESENTATE ALL. B GC 2020-47.pdf](#)

Ecco! I Comuni del Castanese avevano già fatto una interessante proposta di recupero dei capannoni dismessi nella zona vicino al *Cargo City*. Poi, hanno aggiornato le loro Osservazioni evidenziando i tanti **DANNI** già provocati ai loro territori. Ma tant'è ... Si sa, la 'ndrangheta ha bisogno di aprire sempre nuovi cantieri e li ordina ai "burattini senza fili"!

Infatti, qui, nel "paesino di S. Ilario tra Boschi e Cavalli", dove ogni 10 anni il Paese si veste a Festa per onorare le reliquie di S. TITO Martire, hanno già aperto i cantieri per il **IDANNOSO, INUTILE e COSTOSO** peduncolo ferroviario dal T2-MXP alla linea del Sempione. Meno di 5 Km. per una spesa, a preventivo, di oltre **200 MILIONI** di euro. Poi, come sempre, a consuntivo, si sa come "lievitano" i costi (tanto, paga sempre "Pantalone"). Quindi costerà un "botto". Dopo aver avuto un travagliato iter *burokratik* pieno di "inciampi". E dove, nelle fasi conclusive, uno

zelante dirigente apicale disse:

< NON siamo qui a discutere se la ferrovia si farà, ma dove e come si farà >

Quindi, secondo "lorsignori", si discuta fin che si vuole. Basta che, alla fine, il risultato sia quello già "auspicato". **PUNTO!**

Ecco! Quando la forza di *Madre Naturasi* stancherà dei danni provocati dai parassiti umani, ci spazzerà via tutti. **GIUSTAMENTE!**

Dopo i danni certificati dalla Sentenza "Quintavalle", con la BEFFA di aver visto la perdita di almeno 100 mila alberi. A fronte di una PROMESSA di piantumazione di UN MILIONE di piante. Si continua a **CONSUMARE** suolo pregiato, malgrado le "belle leggi" che dovrebbero **IMPEDIRLO!** E la Magistratura ...**MUTA!**

Infatti, il Piano di Gestione del S.I.C. "*Brughiera del Dosso*", NON è riuscito a proteggere l'importante area naturalistica dalla **SODOMIZZAZIONE** fatta con la nuova S.S. 336, prima. E con la ferrovia dal T1 al T2, poi.

Come più volte evidenziato da più parti, si è ancora in "vigile attesa" della istituzione del S.I.C. "*Brughiere di Malpensa e Lonate*". Una vana attesa che dura da oltre 10 anni! Nel frattempo, a piccoli passi, si continua a DETURPARE un territorio già DEVASTATO da decenni di CEMENTIFICAZIONE selvaggia. Anche "in barba" alle stringenti Norme sulla Navigazione aerea. Poi, DIO non voglia, se nel matematico calcolo delle probabilità, dovesse capitare un incidente grave ... si chiuderà la stalla, quando ormai gli animali saranno tutti fuggiti!

Sugli aspetti "tecnici" delle numerose specie della Flora e della Fauna, anche rare, come la *Coenonympha oedippus*. Che è la farfalla europea più minacciata di estinzione, inclusa nell'Allegato II della *Direttiva Habitat.C* 'è già chi ne ha scritto con dovizia di particolari. Citando divertiti Studi importanti. Ma IGNORATI dal "proponente". **COMPLIMENTI!**

Qui, si vuole solo rimarcare che, quando *alpotere politikofa* comodo, ma soprattutto, fa **INTERESSE**, si evoca il solito mantra:

Ce lo dice l'Europa

Quando invece, l'Europa ci IMPONE attraverso i Suoi Regolamenti e le Sue Direttive, gli strumenti per la VERA TUTELA dell'Ambiente e della Nostra Salute, la *politika italica* ...

NON CI VEDE e NON CI SENTE!

Ora, dopo questi quasi TRE anni di "*baraccone covid*", su cui sta emergendo (seppur troppo lentamente) tutta la VERITA', il sistema del trasporto aereo civile sta evidenziando la sua **TOTALE INSOSTENIBILITA'** sia finanziaria che Ambientale.

Con lo "scoppio" della guerra in Ucraina (quando essa ha causato immani tragedie già a partire dal 2104!), è già arrivata una crisi economica di proporzioni ad oggi inimmaginabili.

Quindi, è anacronistico continuare a "privilegiare" un trasporto **INSOSTENIBILE**, propagandato anche da un "nuovo" ministero, che promette una fantomatica "*Transizione Ecologica*". Ma come per il "greenpass" (altro nome "poetico e suggestivo"), è solo il solito "giocare all'uncinetto con le parole" (*cit.*).

Infatti, si continua a fare "belle leggi". Piene di "buoni propositi". Ma poi, all'atto concreto, si continua a **DISTRUGGERE** la bio-diversità. Inquinando **TUTTO!**

Come ebbe poi a dire pubblicamente un (allora) assessore comunale del "*paesino di S. Ilario*":

< Secondo le norme dell'E.N.A.C. il Nostro Campanile dovrebbe essere dimezzato in altezza. E tutto quello che c'è edificato intorno, dovrebbe essere portato a quella "nuova" quota altimetrica massima >

Il fatto che, il campanile sia stato costruito BEN prima dell'aeroporto, per qualcuno, è un insignificante dettaglio ...

Sempre attingendo dalle Osservazioni dei *Comitatie* delle *Associazioni*:

Il Regolamento per la Costruzione e l'esercizio degli Aeroporti, stabilisce che:

12.2 Controllo dei rischi per la navigazione aerea

*Le zone da sottoporre a limitazione sono quelle interessate dalle superfici **diavvicinamento**, **didecollo** ed orizzontale interna ed esterna, con le dimensioni conformi a quanto riportato nelle tabelle 4.1 e 4.2 del presente Capitolo.*

*Nelle zone individuate come sopra descritto, **sono oggetto di limitazione** le seguenti attività o costruzioni:*

- discariche e corpi d'acqua aperta o altre aree umide che possono attrarre volatili ed altra fauna selvatica; - attività industriali che prevedono fasi lavorative in grado di attrarre volatili ed altra fauna selvatica (industria manifatturiera, impianti di lavorazione carne/pesce/vegetali, ecc.);

*- **attività agricole e di allevamento** che possono costituire fonte attrattiva per i volatili ed altra fauna selvatica (coltivazioni agricole attrattive, impianti di itticoltura, allevamenti di bestiame, ecc.);*

- attività antropiche che prevedono l'immissione di fauna libera nell'ambiente (Ambiti Territoriali di Caccia, riserve di caccia e pesca, aree di ripopolamento faunistico, campi di gara per colombofili, aree di addestramento cani da caccia, ecc.);

- **manufatti con finiture esterne riflettenti ed impianti fotovoltaici;**

- luci fuorvianti ed emanazioni laser;

- ciminiere con emissione di fumi;

- attività che prevedono l'emissione di onde elettromagnetiche, per le possibili interferenze con gli apparati di navigazione

Siamo quindi al paradosso che, si impedisce agli agricoltori di arare i campi di giorno (anche nei Comuni di seconda fascia. COR2) per il problema degli uccelli. Ma si è continuato a costruire OVUNQUE. Anche in prossimità del sedime aeroportuale. Consumando sempre più suolo prezioso. Quando ci sono intere aree industriali e commerciali in totale stato di abbandono. E alcuni manufatti sono anche staticamente pericolanti.

Tutto questo perché, per i Comuni, sempre più coi Bilanci "disastrati", ormai, con gli "oneri di urbanizzazione" ci pagano (IMPROPRIAMENTE) anche gli stipendi dei dipendenti.

Siccome per l'aeroporto sarebbe "strategico" il peduncolo dal T2-MXP alla linea del Sempione. Una linea INTERNAZIONALE. Interessata anche dal traffico dei convogli *AlpTransit*. Lungo la quale, malgrado il *D.P.R. n. 753 del 1980, art. 49*:

[Divieto di costruzione a meno di 30 metri da ferrovia, è derogabile? | Ediltecnico.it](#)

*L'operatività del **divieto di costruzioni** a una distanza minima di **30 metri** dalla rotaia ferroviaria più vicina: una nuova sentenza e una rassegna della giurisprudenza ormai consolidata*

Infatti, ci sono e sono facilmente visibili, numerosi manufatti non certo datati, comunque RISTRUTTURATI, ad una distanza (forse) di UN TERZO rispetto alla Norma.

Siamo alle solite: La Legge c'è, la Legge NON c'è

E la tragedia di Viareggio NON ha insegnato NULLA! Come anche quella del Ponte Morandi. Si passa di tragedia in tragedia ...

Per questi motivi, molto parziali, ad integrazione delle tante istanze INEVASE (si sa, chiedere è lecito, rispondere è buona educazione!) ai sensi dell'*art. 25 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 progetto:

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA – MASTER PLAN 2035 – Codice Procedura 5359

Casorate Sempione (VA) addì 17 agosto 2022

In fede: Montagnana Giorgio Luigi (vale la firma sull'ALLEGATO doc. d'Identità)

Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'*art. 24, comma 7e dell'art. 19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006* e s.m.i., le presenti osservazioni 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

