



LEGAMBIENTE

**Italia
Nostra**



Milano, 30 ottobre 2010

**Presidente della Regione Lombardia
Roberto Formigoni
Via Filzi 32
20124 MILANO**

**Assessore all'Ambiente
Marcello Raimondi
Regione Lombardia
Via Pola 14
20124 MILANO**

**Assessore Sistemi Verdi e Paesaggio
Alessandro Colucci
Regione Lombardia
Via Pola 14
20124 MILANO**

**Assessore Territorio e Urbanistica
Daniele Belotti
Via Sasseti 32
20124 MILANO**

**Presidente e Giunta
Provincia di Varese
Piazza Libertà 1
21100 VARESE**

**Presidente e Giunta
Provincia di Milano
Via Vivaio 1
20122 MILANO**

**Presidente Consorzio Parco Ticino
Milena Bertani
Via Isonzo 1
20013 PONTEVECCHIO DI MAGENTA (MI)**

**Ministro dell'Ambiente
On. Stefania Prestigiacomo
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA**

**Segreteria Tecnica del Sig. Ministro
Luigi Pelaggi
Ministero dell'Ambiente
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 R O M A**

**Ufficio Legislativo
Cons. Massimiliano Atelli
Ministero dell'Ambiente
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 R O M A**

**Presidente Commissione VIA e VAS
Ministero dell'Ambiente
Via Cristoforo Colombo 44
00147 R O M A**

**Dir. Gen. Salvaguardia Ambientale
Bruno Agricola
Ministero dell'Ambiente
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 R O M A**

**Dirigente Divisione VIII Sez. VAS
Giuseppe Italiano
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 R O M A**

**Ministero dei Beni Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio
Via di San Michele 22
00153 R O M A**

**Commissario Europeo per l'Ambiente
Janez Potocnik
Rue de la Loi 200
1049 Bruxelles
Belgio**

**Uffici Giuridici della Commissione Europea
Rue de la Loi, 200
1049 Bruxelles
Belgio**

Oggetto: *applicazione delle Direttive europee al processo espansivo di Malpensa*

Con riferimento

- all'avvio della procedura di VAS del Piano d'Area di Malpensa presso la Regione Lombardia, n. 8/10840 avvenuta il 16 dicembre 2009 e pubblicata il 10 febbraio 2010,
- al documento consegnato da SEA ai Sindaci del CUV in data 13 maggio 2010 ad oggetto "*Master Plan Aeroporto di Malpensa - Procedure autorizzative*"

si intende sottoporre all'attenzione degli Enti in indirizzo alcuni aspetti generali affinché le Direttive europee trovino piena e coerente applicazione con un'ampia partecipazione da parte della popolazione e di tutti i soggetti interessati.

In particolare, le scriventi Associazioni, da sempre impegnate in azioni di tutela ambientale, paesaggistica, territoriale, di valorizzazione del patrimonio storico ed artistico e di tutela della salute e della pubblica incolumità, segnalano la necessità di una corretta applicazione della procedura di VAS.

Già da diversi anni si parla di costruire la terza pista di Malpensa, ma il livello su cui è stata gestita finora la discussione, che pare oggi assai vicina alla conclusione del processo decisionale, è stato limitato all'acquisizione dei consensi politici, senza mai entrare in un ambito di corretta analisi ambientale, supportata da studi e pareri a carattere scientifico, e senza la dovuta previsione di una VAS che approfondisca specificamente la pianificazione aeroportuale, sinora oggetto di uno sviluppo compulsivo e non razionale.

Si rimane preoccupati dal fatto che è stata adottata una procedura quantomeno "illogica" (prima il costoso studio MITRE e poi la VAS) e che - nel momento in cui saranno pubblicati il Rapporto Ambientale del Piano d'Area e lo Studio di Impatto Ambientale del Master Plan di Malpensa - un eventuale inserimento forzato della terza pista priverebbe, per le modalità e i tempi di raccolta delle osservazioni, la possibilità che sia adottato un approccio coerente ed integrato, che accolga il contributo delle nostre Associazioni e di altri portatori di interesse, sia pubblico che privato.

Emerge infatti dalle dichiarazioni di SEA, riportate a più riprese dai mezzi di informazione, che l'iter decisionale della terza pista di Malpensa è ormai in fase molto avanzata. Quindi si delinea, in modo sempre più evidente ed in contrasto con lo spirito delle Direttive, l'assenza di confronto su numerose problematiche, come se una vasta zona grigia abbia sostituito la sostanza della VAS e della VIA.

Fare luce su questi aspetti ci appare più che mai necessario, quantunque richieda una decisa volontà di approfondimento.

Nell'intento di sollecitare quest'impegno, di seguito si accenna ad alcune riflessioni.

Dal punto di vista economico e trasportistico

Non è stata resa pubblica una puntuale verifica del rapporto costi/benefici di Malpensa nel periodo pregresso al 2010.

In nessuna sede è stata discussa l'opportunità di cambiare la funzione aeroportuale: Malpensa è diventata di fatto un aeroporto low cost.

Non ci sono valutazioni economiche circa l'operatività del settore cargo e sui flussi di merci import/export, ovvero se comporti beneficio o danno al rilancio dell'attività industriale nella nostra area.

Il traino economico della cargo sarà a favore di un indotto di terziario logistico, che darà lavoro a pochissima mano d'opera e provocherà un elevato consumo di suolo.

Il Piano industriale di SEA, se sottoposto ad un'analisi rigorosa, risulta incoerente rispetto alle caratteristiche della rete italiana di trasporto merci ed alle reali esigenze delle aziende del nord Italia.

Il trend di crescita del trasporto aereo mondiale, in passato ritenuto in costante e progressivo aumento, alla luce della recente crisi economica si rivela una mera ipotesi, non suffragata dal calcolo dei rischi rappresentati da eventuali nuovi crolli finanziari e dalle inevitabili ripercussioni del previsto "picco petrolifero".

Non c'è alcuna dimostrazione che per gestire un eventuale incremento del traffico aereo, il quale potrebbe verificarsi solo per periodi di tempo limitati (expo o mesi estivi) sia necessario un ulteriore ampliamento del sedime, con consumo di suolo nel territorio del Parco Ticino; né sono stati esplorati scenari alternativi.

L'Alta Velocità e l'Alp Transit modificheranno il modo di viaggiare in Europa.

I quattro aeroporti presenti nella nostra Regione possono svolgere un capillare servizio di trasporto aereo, assai meglio di un aeroporto sovradimensionato, per raggiungere il quale bisogna costringere i viaggiatori a percorrere centinaia di chilometri.

Dal punto di vista ambientale

L'aeroporto è inserito nel Parco Ticino e la terza pista sarà costruita nell'area verde del Gaggio, che oggi funge da mitigazione ambientale.

L'area dell'aeroporto e della sua espansione, attraverso la terza pista, impattano su numerosi SIC e ZPS.

La costruzione della terza pista provocherà la definitiva frammentazione del corridoio biologico del Parco Ticino, con definitiva perdita della sua funzione ecosistemica, essenziale per i collegamenti tra area mediterranea ed alpina. Si noti che il fiume Ticino è stato individuato quale Corridoio primario della Rete Ecologica Regionale (RER) approvata dalla Giunta della Regione Lombardia con la Delibera n. 8/10962 del 30 dicembre 2009 e recepita nel PTR.

Malpensa non solo impatta e snatura il Parco Ticino, ma un territorio ben più vasto, sia della provincia di Varese, che di Novara e Milano, quindi l'inquinamento ambientale, sia acustico che atmosferico, sarà esteso ad un'area maggiore.

I Comuni dell'intorno aeroportuale sono inseriti in una zona di risanamento atmosferico, come è stato stabilito dalla legge regionale.

L'espansione del settore cargo, a favore di un indotto prevalentemente di terziario logistico, sarà molto impattante in un territorio che già appare sovraccarico per questa funzione e che lo sarà molto di più con il completamento del sistema Alp Transit.

Bisognerebbe valutare la tollerabilità, anche infrastrutturale (linee di collegamento su ferro/gomma, servizi di collegamento, livelli di inquinamento acustico ed atmosferico, tempi di percorrenza, ecc.) di un'ulteriore crescita del traffico non solo nelle vicinanze dell'aeroporto, ma in tutto il nord Italia.

Dal punto di vista paesaggistico e di valorizzazione del patrimonio storico-culturale

Non esiste un'analisi degli ambiti dell'intervento ai sensi della Convenzione europea per il Paesaggio, specie con riferimento all'ubicazione della terza pista, collocata a meno di un km. dal letto del fiume.

Sarebbe da valutare il progressivo consumo di suolo dovuto ai nuovi insediamenti ed alle infrastrutture di servizio indotti dal processo espansivo di Malpensa.

Oggi nel bosco del Gaggio, area di realizzazione della terza pista, esiste l'ultimo lembo di brughiera allo stato naturale a sud delle Alpi. Il bosco del Gaggio è altresì ricco di testimonianze storico-culturali della seconda guerra mondiale, della storia locale e della civiltà contadina.

Il Parco del Ticino detiene il riconoscimento "MaB" dell'UNESCO.

Dal punto di vista legislativo

In materia di VIA il potere sostitutivo del Presidente del Consiglio è già intervenuto nel dicembre 99.

Non sono state realizzate la maggior parte delle prescrizioni del Decreto D'Alema.

La Commissione aeroportuale dopo circa dieci anni non ha prodotto risultati in materia di riduzione dell'impatto acustico. E' pertanto poco coerente proporre il potenziamento del traffico aereo senza aver precedentemente risolto, come da mandato legislativo, le criticità in essere.

Mancano numerosi interventi di mitigazione/compensazione indicati nella Legge Regionale 10/1999.

La Valutazione di Incidenza, obbligatoria secondo la Direttiva Habitat è da incorporare obbligatoriamente all'interno della VAS e della VIA e dovrà tener conto delle perizie effettuate dall'Università agli Studi di Milano, su richiesta del Tribunale Civile, relativamente al SIC Dosso di Maddalena.

L'innalzamento della temperatura globale, con il suo carico di rischio per il futuro del pianeta, impone una verifica circa l'opportunità di potenziare la crescita della domanda di trasporto aereo, a maggior ragione in un'area critica come quella della Pianura Padana. Il potenziamento della capacità operativa di Malpensa sarebbe in contrasto con gli impegni assunti dall'Italia e dalla Regione Lombardia in campo internazionale.

Gli argomenti esposti sono stati solo accennati, ma convergono verso l'esigenza di una Valutazione Ambientale Strategica a monte del processo decisionale della terza pista.

Le nostre Associazioni rimangono disponibili per tutte le informazioni del caso e/o per un incontro propositivo, anche per descrivere la situazione ambientale creatasi nel Parco Ticino e nei comuni dell'intorno aeroportuale.

Si porgono cordiali saluti.

FAI (Anna Gastel)

LEGAMBIENTE (Damiano Di Simine)

ITALIA NOSTRA (Luigi Santambrogio)

COORDINAMENTO
SALVIAMO IL TICINO (Claudio Spreafico)

LIPU (Luca Chiarei)

WWF (Paola Brambilla)

The image shows six handwritten signatures, each written over a horizontal line. From top to bottom, the signatures correspond to: Anna Gastel (FAI), Damiano Di Simine (LEGAMBIENTE), Luigi Santambrogio (ITALIA NOSTRA), Claudio Spreafico (COORDINAMENTO SALVIAMO IL TICINO), Luca Chiarei (LIPU), and Paola Brambilla (WWF). The signatures are in various colors, including black, blue, and red.

Indirizzo dei firmatari:

Anna Gastel
Presidente FAI Lombardia
Via Coni Zugna 5
20144 MILANO

Damiano Di Simine
Presidente di LEGAMBIENTE Lombardia
via Mercadante 4
20124 MILANO

Luigi Santambrogio
Presidente Consiglio Regionale Lombardo
di ITALIA NOSTRA
via S. Pellico 1
20121 MILANO

Claudio Spreafico
Responsabile Lombardia Coordinamento
SALVIAMO IL TICINO
c/o Le Radici e le Ali
via San Rocco 48
20012 CUGGIONO (Mi)

Luca Chiarei
Delegato LIPU
c/o Palude Brabbia via Patrioti 22
21020 INARZO (Va)

Paola Brambilla
Presidente WWF Lombardia
via P. Orseolo 12
20144 MILANO

Nel margine è indicato l'indirizzo dell'ufficio incaricato della spedizione.