



Progetto “Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035”

Fase di Valutazione di Impatto Ambientale

OSSERVAZIONI DELLA PROVINCIA DI NOVARA ALLE INTEGRAZIONI PRESENTATE IN DATA 16.11.2021



14 dicembre 2021

1. INTRODUZIONE

La presente relazione è relativa alle integrazioni presentate da ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile in data 16.11.2021 al Masterplan aeroportuale di Malpensa 2035 attualmente in fase di VIA presso il Ministero dell'Ambiente.

ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile ha presentato in data 26/06/2020 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006, istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035", compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 alla lettera 10, denominata "Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza, di modifica dell'infrastruttura aeroportuale esistente e non ricadente parzialmente/completamente in aree naturali protette nazionali (L.394/1991) e/o comunitarie (siti della Rete Natura 2000).

Il Ministero dell'Ambiente con nota prot. n. 40148 del 19/04/2021 ha comunicato la necessità di acquisire approfondimenti relativi alla documentazione già depositata, ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

La documentazione predisposta in risposta a tale richiesta è stata resa disponibile per la pubblica consultazione sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA (www.va.minambiente.it) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Ai sensi dell'art.24 comma 5 del D.Lgs.152/2006 entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso le Amministrazioni e degli enti pubblici che hanno ricevuto la comunicazione di cui all'articolo 23, comma 4 hanno la possibilità di presentare ulteriori osservazioni e pareri.

2. OSSERVAZIONI PROVINCIA DI NOVARA

In data 07.09.2020 la Provincia di Novara aveva trasmesso un documento contenente una serie di osservazioni relative ad aspetti procedurali, programmatori e di merito relativamente ad aspetti specifici del progetto presentato, osservazioni fatte proprie dai comuni della Provincia interessati dagli effetti diretti ed indiretti dell'infrastruttura.

L'analisi della documentazione integrativa complessiva presentata da SEA attraverso ENAC, porta a verificare come il progetto non è stato oggetto di variazioni a seguito delle richieste di integrazioni o osservazioni da parte degli Enti territoriali interessati: vengono quindi mantenuti tutti gli elementi essenziali del progetto relativo ai terminal, alla Cargo City e Airport City e agli interventi sulla accessibilità dell'aeroporto (rete viaria autostradale, strade regionali, provinciali, collegamenti ferroviari).

Si prende atto che ancora una volta tutte le valutazioni di merito sono limitate al territorio lombardo, ignorando di fatto il territorio novarese, sebbene limitrofo al sedime aeroportuale e interessato da impatti diretti o indiretti più volte sottolineati e riscontrati praticamente; inoltre il parco del Ticino non viene considerato un'unica entità da un punto di vista ambientale, ma viene utilizzato il corso del fiume come suddivisione fisica di due entità considerate distinte.

Nelle risposte ai quesiti formulati dalla Provincia di Novara, il proponente afferma che gli impatti sul territorio novarese sono *"limitati o insussistenti"*.

Analogamente i problemi viabilistici tra i comuni dell'Ovest Ticino novarese e l'aeroporto, che sono evidentissimi e noti sia ai comuni novaresi che a quelli lombardi, vengono classificati nello studio specifico, come secondari rispetto al contesto generale.

Ciò premesso, la Provincia di Novara ritiene di suddividere le osservazioni in questa fase della procedura in osservazioni di carattere ambientale e osservazioni di carattere procedurale, programmatico e progettuale.

3. OSSERVAZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE

Per tali osservazioni , la Provincia di Novara si avvale di specifico contributo di ARPA Piemonte, che ha elaborato un contributo scientifico di dettaglio e sugli impatti derivanti dall'attività aeroportuale in essere e quella prevista dal Masterplan 2035 sulle componenti ambientali, ed in particolare sulle componenti rumore, atmosfera, vegetazione, flora fauna ed ecosistemi: tale contributo viene allegato al presente documento e ne costituisce parte integrante ed essenziale dello stesso.

Si rileva che anche ARPA Piemonte sottolinea il fatto che il proponente persiste nel non considerare il territorio lombardo e piemontese interessato come un "unicum territoriale" e lo studio evidenzia la completa disattenzione al territorio piemontese escluso completamente dall'area di studio.

Circa gli aspetti legati all'impatto acustico, premettendo che le valutazioni sono state effettuate anche alla luce dei dati restituiti in questi anni dalla rete di monitoraggio gestita da ARPA Piemonte, pare opportuno sottolineare che risultano evidenti già nello scenario di riferimento (anno 2018) dei superamenti dei limiti assoluti di zona dovuti ai sorvoli. Tale superamento risulta particolarmente evidente nelle porzioni di territorio poste in classe acustica I e II dei PZA dei Comuni piemontesi interessate dalle rotte e ubicate all'interno del Parco del Ticino o nelle quali sono insediati recettori sensibili (scuole, case di cura/riposo, RSA). Considerato che lo scenario futuro di progetto (anno 2035) evidenzia solo dei leggeri scostamenti rispetto allo scenario di riferimento, in ragione del miglioramento dei livelli emissivi del "parco velivoli", vengono confermati i superamenti già appurati per lo scenario "baseline" (2018).

Ciò premesso, riprendendo il contributo ARPA Piemonte e le sue conclusioni, la Provincia di Novara ritiene che nel proseguimento della procedura di valutazione, sia necessario che vengano poste in essere le seguenti condizioni e attività funzionali al controllo e gestione degli impatti derivanti dall'implementazione del Masterplan 2035 di Malpensa:

1. Implementazione della rete di monitoraggio acustico da parte di SEA (gestore aeroportuale)
 - nello specifico si reputa opportuno che vengano installate almeno due centraline di

monitoraggio di tipo A (finalizzate alla misura del Rumore Ambientale): la prima all'interno del Parco del Ticino nel Comune di Pombia in corrispondenza della rotta di decollo 280° (ad esempio zona Montelame o Casone), la seconda nei pressi di recettori sensibili (casa di riposo, scuole) presenti nel comune di Castelletto Ticino in corrispondenza della rotta di decollo 320°. Queste centraline dovranno monitorare i livelli di rumore attribuibili alle sorgenti aeronautiche al fine di garantire il rispetto dei limiti previsti dai PZA Comunali e, se tale obiettivo fosse difficilmente raggiungibile, dovranno essere utilizzate per minimizzare gli impatti ottimizzando la distribuzione degli aeromobili sulle rotte in decollo.

2. Maggior trasparenza verso il pubblico dei dati ambientali (rumore) in relazione al traffico aeroportuale - Alla luce del miglioramento tecnico delle reti di monitoraggio ambientale si reputa opportuno che il gestore aeroportuale metta a disposizione del pubblico il maggior numero di dati ambientali, tra i quali i livelli di pressione sonora (LAeq) rilevati dalle centraline della propria rete di monitoraggio acustico in relazione al traffico aeroportuale presente presso l'aeroporto. La condivisione di tali dati, viene solitamente effettuata mediante utilizzo di appositi portali web, accessibili attraverso la rete internet, con diversi livelli di utilizzo da parte di semplici cittadini, amministrazioni comunali, enti di controllo e autorità competenti; tali sistemi possono essere utilizzati anche per specifiche segnalazioni di disturbo. In Italia risultano essere attivi presso alcuni aeroporti tra i quali il "Guglielmo Marconi" di Bologna".

3. Dovrà essere prevista la progettazione di interventi di mitigazione atti a potenziare la funzionalità ecologica del territorio, oggetto non solo di trasformazione diretta, ma anche indiretta, con particolare riferimento al territorio Piemontese. Si ribadisce che la perdita di habitat in territorio lombardo, seppur esterna alla ZSC "Parco Naturale del Ticino" costituirà di fatto un elemento di interruzione della rete ecologica complessiva e potrà determinare una potenziale riduzione della capacità portante e della continuità ecologica anche delle aree più distanti, ma ecologicamente connesse. I progetti dovranno essere oggetto di concertazione con gli Enti competenti territorialmente.

4. In fase di progettazione esecutiva, dovrà essere data evidenza delle misure adottate per ridurre l'inquinamento luminoso fornendo una relazione illuminotecnica di dettaglio degli interventi di conversione a LED delle torri faro, air side e land side comprensiva di una valutazione dei potenziali effetti sulla fauna, con particolare riferimento alla chiroterofauna e avifauna migratrice identificando idonee misure di mitigazione.

5. Dovranno essere individuate, idonee misure di mitigazione per la componente avifaunistica e per la chiropterofauna che insistono sul territorio piemontese volte a mitigare gli effetti generati dalla realizzazione del Masterplan con particolare riferimento all'inquinamento acustico e luminoso. A tale scopo dovranno essere effettuati approfondimenti e valutazioni faunistiche relativamente al territorio piemontese interessato sia per la prossimità dell'area Cargo in progetto, sia per le potenziali nuove rotte di volo che potrebbero interferire pesantemente sui movimenti migratori e costituire elemento di disturbo per la fauna stanziale e svernante. Con particolare riferimento all'incidenza potenziale sui migratori notturni, in relazione all'interazione tra le direttrici di volo notturno e le rotte aeree a causa del potere attrattivo delle luci aeroportuali sulla fauna.

6. In fase di progettazione esecutiva gli interventi volti a mitigare il rischio potenziale di collisione tra avifauna e vetrare aeroportuali e barriere antirumore, qualora previste nel nuovo Masterplan 2035, dovranno essere condivisi con gli Enti Gestori dei SIC limitrofi.

7. Dovrà essere presentato agli Enti preposti un cronoprogramma relativo alle fasi di cantiere, con indicazione su eventuali modifiche dell'attuale scenario di traffico aereo per ragioni realizzative e/o di sicurezza e una conseguente valutazione delle eventuali ricadute in termini di impatto sul territorio piemontese. In particolare il cronoprogramma dei lavori dovrà essere coerente con le esigenze di tutela della fauna oggetto di tutela dei SIC e quindi condiviso con gli enti Gestori.

8. Per il territorio piemontese, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposta una proposta di Piano di monitoraggio funzionale a definire un quadro di riferimento per valutazioni legate ad eventuali incrementi di impatto in seguito alla realizzazione del Masterplan 2035. A tal fine risulta indispensabile disporre di dati ante operam per tutte le componenti di interesse, compresa fauna e vegetazione, che si riferiscano ad un arco temporale non inferiore a 12 mesi. Il piano di monitoraggio dovrà essere concordato con gli enti preposti.

9. In relazione al monitoraggio ambientale, si richiede inoltre la disponibilità di dati ambientali funzionali alla gestione e controllo degli impatti generati dal nuovo Masterplan sul territorio piemontese. Nello specifico:

☐ dati sulla contabilizzazione degli eventi di fuel dumping, la delimitazione delle aree interessate dagli stessi

☐ dati sulla tipologia/quantità/paese di provenienza/tratte di volo/frequenze voli/sistemi di decontaminazione utilizzati delle merci in transito.

☐ dati su eventi di birdstrike/impatti sulle vetrate

☐ frequenze sonore aeromobili in transito

Le modalità di trasmissione frequenza e la tipologia di dato fornita dovrà essere concordata con gli Enti preposti

10. Dovrà essere condiviso ed adottato un protocollo identificativo delle misure di prevenzione controllo adottate nei confronti di specie aliene potenzialmente introdotte tramite l'attività aeroportuale (merci).

4. OSSERVAZIONI DI CARATTERE PROCEDURALE, PROGRAMMATORIO E PROGETTUALE

La Provincia di Novara in data 07.09.2020, aveva trasmesso un documento contenente una serie di osservazioni relative ad aspetti procedurali, programmatori e di merito relativamente ad aspetti specifici del progetto presentato.

Si prende atto che le risposte specifiche contenute nel documento "INT- 005 Richieste Provincia di Novara" non accolgono i rilievi formulati, per le motivazioni che si dettagliano nel seguito.

a. Coinvolgimento delle amministrazioni e del pubblico

La Provincia di Novara ribadisce che il Masterplan Malpensa 2035 costituisce un progetto di sviluppo dell'attività aeroportuale che ha forti ripercussioni sul territorio provinciale in termini di impatti ambientali, economici e sociali, già peraltro riscontrati negli ultimi 23 anni dal momento dell'apertura del nuovo aeroporto.

Pertanto anche gli aspetti formali relativi al rispetto della normativa sul coinvolgimento pubblico devono essere rispettati: per cui quanto risposto da SEA circa la corrispondenza intervenuta non è in ogni caso rispondente al rispetto della norma

b. Valutazioni ambientali, programmatiche e viabilistiche

Sulle valutazioni di tipo ambientale, nel capitolo precedente sono state riprese le osservazioni di merito formulate da ARPA Piemonte.

In merito alla programmazione urbanistica, si ritiene la risposta di SEA assolutamente non esaustiva di quanto richiesto: nel SIA – Parte P1, i Piani territoriali riferiti alla Provincia di Novara sono semplicemente elencati, senza valutazione di merito degli stessi in riferimento al progetto in esame.

Si ricorda che gli strumenti urbanistici non rappresentano una mera descrizione di ambiti e situazioni dello stato di fatto, ma hanno una funzione pianificatoria ben definita: una infrastruttura aeroportuale come quella presente e le previsioni future della stessa, determinano sul territorio ripercussioni sia da un punto di vista ambientale che economico sociali assolutamente rilevanti.

Il territorio novarese, ed in particolare i comuni della fascia dell'ovest Ticino, sono sedi diffuse di numerose attività in termini di produzioni, forniture, servizi, logistica e attività ricettive che fanno parte dell'indotto di Malpensa e ne costituiscono parte

assolutamente rilevante: sono inoltre i comuni di residenza di una parte rilevante dei lavoratori di Malpensa diretti o dell'indotto.

E' assolutamente non condivisibile l'affermazione contenuta nella risposta, secondo cui: *" Appare in tal senso evidente che il minor rilievo avuto dal territorio della Provincia di Novara nella trattazione degli effetti ambientali e, di conseguenza, nello sviluppo del Piano di monitoraggio ambientale discenda da una riscontrata e dimostrata insussistenza di tali effetti."*

Quanto prodotto da SEA, si limita infatti a considerare solo gli effetti indotti dai sorvoli aerei, peraltro con utilizzo di modelli e considerazioni che appaiono frutto di elaborazioni teoriche scisse dalla realtà ogni giorno riscontrabile, ignorando del tutto aspetti fondamentali per i comuni interessati.

Con riferimento tutti gli altri documenti integrativi, si nota che viene mantenuta la prassi di ignorare il territorio novarese in ogni tipo di valutazione; come sempre le valutazioni sono limitate al territorio lombardo: si veda, ad esempio di quanto citato, il documento "Allegato 7 Studio di analisi territoriale Area Vasta" che ignora completamente il territorio novarese che si trova a meno di tre km dal baricentro dell'aeroporto.

Con riferimento alla viabilità ci si limita a considerare le provenienze geografiche dei passeggeri in partenza da Malpensa, senza considerare l'incidenza degli addetti provenienti in buona parte dal Novarese, e i mezzi di trasporto connessi alle attività collegate: inoltre si fa riferimento al collegamento autostradale A4 – Mesero – SS336dir, notoriamente non utilizzato dal territorio novarese più vicino a Malpensa e poco utilizzato anche dal resto.

- c. Opere di adeguamento della viabilità di interconnessione tra il territorio novarese e Malpensa

L'osservazione era relativa alle condizioni attuali della viabilità sulle strade provinciali di collegamento con la provincia di Novara, e sulle prospettive delle stesse in relazione alle previsioni del masterplan; si citavano nel dettaglio:

- SP 527 Oleggio-Lonate Pozzolo
- SS 336 Varallo Pombia-Somma Lombardo
- SS 341 Galliate-Turbigo

La risposta di SEA fa riferimento allo studio trasportistico (allegato 10): si fa notare che uno studio trasportistico dovrebbe essere elaborato prima della progettazione e dovrebbe essere alla base delle scelte progettuali e non prodotto in fase di integrazioni successive.

Inoltre tale studio adotta come dato base per la successiva modellazione, la provenienza geografica dei passeggeri in partenza da Malpensa: il dato è certamente significativo in senso generale, ma il traffico tra l'aeroporto e la provincia di Novara connesso alla viabilità provinciale citata nell'osservazione, è in gran parte riferibile non ai passeggeri, ma a veicoli del personale dipendente dell'aeroporto o delle aziende facenti parte dell'indotto, automezzi di ditte fornitrici, di manutenzione, automezzi di trasporto da alberghi, motel o altre strutture ricettive che determinano una situazione viabilistica assolutamente inaccettabile nello stato attuale: lo stato di fatto della viabilità, nel caso specifico, non richiede modellazioni empiriche, ma una semplice verifica pratica dello stato di fatto.

Il documento esamina tramite modellazione, unicamente gli effetti indotti dalla eventuale realizzazione del nuovo Ponte di Oleggio (ritenuto nello studio assolutamente inadeguato, ma comunque collocato nello scenario più lontano del 2035), facendo previsioni di un incremento valutato a meno di 50 unità nell'ora di punta, dato che non ha alcun rilievo reale: vengono del tutto ignorate le altre due vie di comunicazione.

In realtà che la situazione del ponte di Oleggio, di fatto oggi funzionante a senso unico alternato, rappresenti il vero "collo di bottiglia" viabilistico degli intorni di Malpensa, è cosa nota e più volte rimarcata sia dai comuni novaresi che da quelli lombardi.

Con queste considerazioni, si ritiene la risposta di SAE assolutamente non esaustiva.

d. Opere previste dal masterplan all'interno del sedime aeroportuale

La documentazione progettuale integrativa ripropone inalterato l'insediamento della Cargo City e della Airport City: la scelta progettuale, come da più parti evidenziato, è totalmente disconnessa rispetto alle previsioni urbanistiche vigenti nei territori limitrofi.

Considerato lo sviluppo che l'attività Cargo a Malpensa sta avendo già in questa fase, desumibile dalle informazioni di dettaglio mensili dell'Associazione Italiana Gestori Aeroporti, che attestano come a Malpensa viene convogliato il 70% delle merci trasportate via aereo in Italia (con trend in continua crescita), l'osservazione posta nel 2020 oggi riveste ancora di più un elemento essenziale nella valutazione del progetto sia da un punto di vista ambientale, sia nelle considerazioni urbanistiche.

Sui magazzini di seconda linea connessi alla Cargo City, oggetto di specifiche osservazioni, si riscontra come SEA rimandi non a considerazioni di programmazione urbanistica, ma a semplici considerazioni di "mercato": ignorando di fatto sia le ripercussioni a livello territoriale, sia che il compito di programmare lo sviluppo del territorio è riservato alle pubbliche amministrazioni.

Analogamente lo sviluppo della Airport City, viene giustificato in base a "richieste" pervenute dagli operatori.

Anche in questo caso ci si riferisce a considerazioni di "mercato" di fatto ignorando sia le ripercussioni a livello territoriale, sia che il compito di programmare lo sviluppo del territorio è riservato alle pubbliche amministrazioni.

Il concentrare tali attività all'interno del sedime aeroportuale comporta un impoverimento complessivo del territorio circostante che non viene analizzato nelle valutazioni progettuali che non possono prescindere da valutazioni di merito.

5. CONCLUSIONI

Per quanto in precedenza dettagliato, considerate le risposte del proponente alle osservazioni formulate, la Provincia di Novara non dispone ancora degli elementi necessari per un'analisi completa del Masterplan Malpensa 2035 nella sua formulazione attuale, non potendo quindi esprimere un parere positivo a conclusione della procedura di valutazione di impatto ambientale condotta.

Si chiede quindi che nelle successive fasi della procedura, ovvero nelle successive fasi di sviluppo progettuale delle opere, venga data attuazione ai seguenti punti:

1. Venga coinvolto in maniera diretta il territorio novarese, i comuni limitrofi e l'amministrazione provinciale nelle scelte relative allo sviluppo aeroportuale e al monitoraggio degli impatti generati dallo stesso
2. Venga attuato quanto formulato da ARPA Piemonte e condiviso da Provincia di Novara relativamente agli adempimenti di carattere ambientale elencati nei 10 punti di cui al precedente capitolo 3 "Osservazioni di carattere ambientale"
3. Venga riformulata la parte progettuale relativa alle opere Cargo City e Airport City in relazione agli strumenti programmatori dei territori interessati e con la condivisione degli stessi
4. Vengano inserite nella programmazione delle opere viabilistiche gli adeguamenti della viabilità di collegamento tra il territorio novarese e la Malpensa, con date certe e immediatamente attuabili