

**Beniamino Sandrini**

**Via del Fante, n° 21**

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

**Aeroporto? Autostrade? Ferrovie?**

**Abbiamo già dato!**



**Ora... basta!!!**

[www.vivicaselle.eu](http://www.vivicaselle.eu)

**NO alla DISCARICA**

Caselle d'Erbe, 05.02.2011

Al **Dott. Ion Codescu**

Commissione Europea Ambiente

Direzione Generale - Ambiente

Capo Unità ENV.A.1 - Infrazioni

Rue de la Loi, 200

B-1049 BRUXELLES (Belgio)

**D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.**

La **tutela dell'ambiente** e degli **ecosistemi naturali** e del patrimonio culturale **deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati** e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una **adeguata azione** che sia informata ai **principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione**, in via prioritaria **alla fonte**, dei **danni causati all'ambiente**, nonche' al principio **«chi inquina paga»** che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, **regolano la politica della comunità in materia ambientale.**

**Oggetto:**

**Denuncia alla Commissione delle Comunità Europee riguardanti inadempimenti del diritto comunitario. Contro ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile, per accertamento violazione Direttiva V.A.S. e V.I.A. relativamente alla 3<sup>a</sup> Pista dell'Aeroporto Malpensa, come ipotizzata nel "Contratto di Programma"**

Se ci si collega al sito web dell'E.N.A.C. - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, si apprende questo:

*L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, è stato istituito il 25 luglio 1997 con Decreto Legislativo n. 250/97. L'Enac si occupa dei molteplici aspetti della regolazione dell'aviazione civile, del controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo.*

L'ENAC, come recita l'art. 1 del Decreto legislativo 250/97 sarebbe un Ente Pubblico:

*Art. 1. Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile - 1. E' istituito l'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.), ente pubblico non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria. 2. L'E.N.A.C. e' sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro dei trasporti e della navigazione. 3. L'E.N.A.C. e' trasformato in ente pubblico economico non oltre il 31 luglio 1999.*

Ad avviso dello scrivente l'ENAC, come Ente Pubblico, dovendo controllare e vigilare sulle realtà aeroportuali italiane ed in particolare, **dovrebbe esercitare questa attività di controllo affinché vi sia anche una corretta applicazione delle norme** relative all'**ambiente** e alle Direttive Comunitarie a questa questione... collegata.

Poi, sempre sul menù principale del sito web dell'ENAC, al capitolo "AMBIENTE", vi è scritto questo:

*Altrettanta importanza l'Enac dedica al rispetto ed alla tutela dell'ambiente e del territorio con attente valutazioni volte alla limitazione dell'impatto ambientale dei sedimi aeroportuali ed alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico prodotto dagli aeromobili.*

E se dalla Home Page del sito web dell'ENAC ci si collega poi al sotto menù: "AMBIENTE", si legge questo:

*La missione dell'Enac è diretta a prevenire, ridurre ed evitare che lo sviluppo del trasporto aereo comporti un danno per l'ambiente*

Una enunciazione che dal punto di vista teorico sarebbe perfetta, poi bisogna vedere quali sono le azioni concrete.

Dal menù “**AMBIENTE**” poi ci si può allegare al sottomenù: “**POLITICHE AMBIENTALI**” che inizia con questa frase:  
*La politica dell'Enac nel governo dello sviluppo del settore aeronautico consiste nel coniugare in modo bilanciato gli interessi dell'aviazione con le esigenze ambientali della collettività.*

In altre parti di questo sotto menù, poi si leggono altre considerazioni, come riportate in queste altre frasi:  
*La capacità operativa del sistema aviazione (spazio aereo ed aeroporti) è condizionata da problematiche ambientali che possono vincolare le operazioni degli aeromobili e lo sviluppo stesso degli aeroporti.  
Come già detto, è indubbio che i velivoli ed i sistemi aeroportuali condizionano negativamente sia l'ambiente nel suo complesso, sia la qualità della vita delle popolazioni che vivono nelle loro vicinanze.  
Le Autorità delle aviazioni civili del mondo e le organizzazioni internazionali di settore sono impegnate ad affrontare la sfida di coniugare le esigenze del trasporto aereo con le ragioni dell'ambiente.  
La protezione ambientale è uno degli obiettivi strategici dell'ICAO perseguito attraverso il Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP).  
La Commissione Europea ha preso, altresì, una serie di iniziative, sia regolamentari che di robusti programmi di ricerca e sviluppo, finalizzate al controllo ed alla soluzione di problematiche ambientali.  
La missione dell'Enac è svolgere un ruolo pro-attivo nel governo dello sviluppo del sistema aeronautico: in questo ambito l'ente si impegna per coniugare, in modo bilanciato, gli interessi dell'aviazione con le esigenze ambientali della collettività.*

Proseguendo la lettura in questa parte del sito web dell'ENAC, si legge poi quest'altro:

La politica ambientale dell'Enac prevede di:

*coniugare lo sviluppo competitivo del mercato nazionale con le esigenze ambientali della collettività  
favorire il continuo dialogo con l'utenza, divulgando l'informativa sugli obiettivi futuri, i progetti avviati e i vincoli possibili, in modo da rendere la collettività partecipe degli sforzi e dei benefici che ne derivano  
definire un piano strategico dell'aviazione per l'ambiente  
partecipare in modo strutturato alle attività degli organismi internazionali  
accelerare l'applicazione del quadro normativo nazionale e relativo monitoraggio  
sviluppare iniziative per migliorare la regolamentazione dell'aviazione civile, rivolta a produrre benefici ambientali, in linea con gli indirizzi e le indicazioni dell'ICAO e della Unione europea  
promuovere interventi per la sensibilizzazione degli operatori aeronautici e delle industrie di settore alle tematiche ambientali  
informare la collettività delle azioni e dell'impegno volto a tutela del territorio e alla salute dei cittadini  
sviluppare uno stretto coordinamento con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, l'ISPRA (ex APAT), l'Enav e l'industria nazionale, le università ed i centri di ricerca per potenziare lo sviluppo della ricerca scientifica e l'innovazione tecnologica in vista di un elevato livello di protezione dell'ambiente*

Tutte azioni queste, come così sopra propagandate sul sito web dell'ENAC, il sottoscritto non ha avuto alcun modo di averle percepite e/o che alcuna di queste possano essere state attivate relativamente alla pratica EU-PILOT 240-08-ENVI inerente alla **mancata sottoposizione alla V.I.A.** dell'Aeroporto “Valerio Catullo” di Verona.

E di quanto riportato nella sezione: “**AMBIENTE**” del sito web dell'ENAC riporto questo altro paragrafo:

*La linea politica adottata scaturisce dalla considerazione che, anche per il settore ambientale, è fondamentale una attività di prevenzione che si concretizzi in una sostanziale attività di regolamentazione e controllo, nonché nello sviluppo di progetti di studio e ricerca interdisciplinari per favorire l'innovazione tecnologica, al fine di valutarne gli effetti sulla salute dei cittadini e di individuare criteri adeguati per la pianificazione aeroportuale e la gestione del territorio.*

E nemmeno di quanto sopra enunciato, durante l'iter della pratica EU-PILOT 240-08-ENVI da parte di ENAC vi è mai stata alcun apporto costruttivo, anzi vi è stata una continua minimizzazione degli interventi e nessun supporto al fine che l'Aeroporto “Valerio Catullo” avesse da rispettare e applicare correttamente le direttive comunitarie a salvaguardia della salute pubblica e dell'ambiente, quali dovrebbero essere le Direttive V.I.A. e V.A.S.

E dal sito web dell'ENAC riporto ancora questo ultimo paragrafo:

*Uno degli strumenti essenziali per ottenere risultati è il continuo dialogo con l'utenza, con le realtà territoriali e con i soggetti interessati, al fine di procedere alle scelte in un'ottica di condivisione, valutazione e maturazione delle decisioni. Per gestire, con un processo trasparente, le problematiche dell'ambiente, tenendo conto delle esigenze economico-sociali locali, è stato istituito presso Enac un Comitato Ambiente rappresentativo delle varie istanze centrali e territoriali e di posizioni contrapposte in tema di protezione ambientale, che svolge una funzione di coordinamento per raccordare i diversi interessi.*

Premesso questo, e visto quanto sin qui riportato, **sarebbe l'ENAC che dovrebbe controllare come vengono applicate le Direttive Comunitarie in materia di Ambiente** e anche le Leggi e norme nazionali e locali che dovrebbero essere a tutela del Territorio e a salvaguardia della Salute pubblica, ma questo è smentito dai fatti ed è certificato nella Circolare dell'ENAC (due pagine seguenti) dove... **è l'ENAC che come “proponente”** presenta gli Studi di Impatto Ambientali al fine di esperire la Procedura di V.I.A. necessaria ad ottenere il Decreto di Compatibilità Ambientale.

2. MAG. 2008 11:59  
A: VERONA

DIR. GEN. REG. AEROP

NK. 119 P. 1



ENAC

Aeroporto di VERONA-VILLAFRANCA S.p.A.  
**RICEVUTO**  
DATA - 5 MAG. 2008  
1046  
ENAC  
Protocollo del 02/05/2008  
0027878/RPI/DIRGEN

*COPIA LWR*  
*ORONOG*

Il Direttore Centrale  
Regolazione Aeroporti

tutte le Società di Gestione  
LORO SEDI

Direzione progetti Studi e Ricerche  
SEDE

*Al presente fax non seguita l'originale  
(Art. 6, 2° comma, legge n. 412 del 29.12.1997)*

Oggetto: Procedure di compatibilità ambientale ed urbanistica attinenti ai Piani di sviluppo aeroportuali.

- Manut.
- Proget.
- Sic. Amb.
- Gapt-VR
- Gapt-BS
- Gapt-ES
- Infra BS
- SMS
- Security

Con riferimento a quanto in oggetto e richiamando i principi della circolare ENAC del 01/10/2001 dal titolo "Linee guida per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuali", inviata a tutte le Società di Gestione Aeroportuale con nota prot. 4820 del 22/11/2001, si ritiene opportuno con la presente (anticipando una trattazione di dettaglio oggetto di un apposita circolare in corso di redazione) richiamare l'attenzione delle società di gestione sugli aspetti procedurali di seguito riportati.

1. L'elaborazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuali, da parte delle Società di Gestione Aeroportuale, deve avvenire in un rapporto di concertazione e condivisione tecnica con la Direzione Pianificazione Aeroportuale dell'ENAC, secondo i contenuti richiamati nella citata circolare del 2001.
2. Una volta definito il Piano nei suoi contenuti tecnici, previsionali ed economico finanziari, questo verrà validato dal P.H. della progettazione e formalmente presentato dal gestore aeroportuale all'ENAC - Direzione Centrale Regolazione Aeroporti.
3. L'istruttoria verrà svolta dalla Direzione Pianificazione Aeroportuale che, a conclusione positiva dell'esame, emetterà un nulla osta tecnico per l'avvio degli adempimenti descritti nei punti a seguire.
4. La Società di Gestione curerà, di concerto con la Direzione Pianificazione Aeroportuale, la redazione dello Studio di Impatto Ambientale a corredo del Piano di Sviluppo Aeroportuale e successivamente lo presenterà all'ENAC.

Aeroporto Valerio Catullo  
Direzione Centrale  
Area Tecnica Operativa  
07 MAG 2008  
Prot. N. ...  
Posizione ...

Via di Villa Ricotti, 42  
00161 Roma  
centr. +39 06 44185-1  
c.f. 97154180584

- Trasmesso a: (-originale, x copia)
- Presidente
  - Vice Presidente
  - Segreteria di Presidenza
  - Direzione Generale
  - Direzione Commerciale
  - Direzione Operativa VAN/VBS
  - Relazioni Esterne/Struttura
  - Sicurezza Aeroportuale
  - Acquisti/Contratti e Qualità
  - Amministrazione, Finanza e Controllo di Gestione
  - Filosofia Umana e Organizzazione
  - Infrastrutture/FISPP
  - Servizi Informativi
  - Comitato Esecutivo
  - Consiglio di Amministrazione

tel. +39 06 44185685  
fax +39 06 44185681  
pianificazione.aeroportuale@enac.rupa.it  
www.enac-italia.it

*ORONOG*  
L'Incaricato

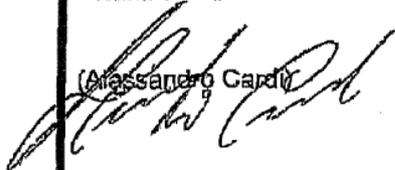
che a sua volta, assumendo il ruolo di soggetto proponente, avvierà la procedura di VIA presso il Ministero dell'Ambiente.

5. Conclusa la procedura di VIA, con l'emissione del provvedimento relativo a firma dei Ministri per i Beni Culturali e dell'Ambiente, verrà attivata dall'ENAC la Procedura di Compatibilità Urbanistica (ai sensi ex art. 81 del DPR 616/77 e successive modifiche ed integrazioni) presso il Ministero delle Infrastrutture Direzione Generale per le Trasformazioni Territoriali (che provvederà ad indire la Conferenza dei Servizi estesa a tutte le Istituzioni Territoriali).
6. Successivamente alla procedura di Compatibilità Urbanistica con l'emissione del relativo provvedimento a cura del predetto Ministero Infrastruttura, l'ENAC emetterà il dispositivo formale di approvazione del Piano di Sviluppo che per effetto di quanto all'art. 1 punto 6 del D. Leg.vo 251 convertito con Legge 351 del 03/08/1996, "...comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti."

Poste le indicazioni su riportate le Società di Gestione Aeroportuale sono pregate di voler rispettare le relative procedure, onde evitare malintesi, sovrapposizioni di ruolo e confusione nel riferimento vero le altre Amministrazioni che possono incidere sulla celerità degli iter approvativi e portare addirittura all'esito negativo degli stessi.

Infine richiamando gli adempimenti connessi al processo di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali, si evidenzia come il Piano degli Investimenti, per il periodo su cui viene ad instaurarsi il Contratto di Programma, debba trovare correlazione programmatica col Piano di Sviluppo Aeroportuale; quest'ultimo deve quindi essere preventivamente condiviso dalle strutture tecniche dell'ENAC attraverso l'espressione del formale nulla-osta tecnico.

Distinti saluti

  
(Alessandro Gardi)

Secondo quanto premesso e secondo quanto estratto dal sito web, **come può l'ENAC svolgere azione di controllo e di verifica** su quanto presentato e predisposto dalle società di gestione aeroportuale **se poi l'ENAC stessa diventa il soggetto PROPONENTE** che presenta lo Studio di Impatto Ambientale al Ministero dell'Ambiente ?

E' evidente che essendo poi l'ENAC: "**Controllore e Controllato**" nello stesso momento, è possibile che i "controlli sul controllato" cioè la stessa ENAC che assume il ruolo di proponente, possano generare delle carenze e pertanto il rispetto e la corretta applicazione delle direttive comunitarie possano da avere minori controlli e vigilanza.

Se non vi fosse stato l'intervento della Commissione Europea Ambiente, **ad oggi probabilmente l'Aeroporto Catullo sarebbe ancora senza Valutazione di Impatto Ambientale**, e nonostante siano ormai trascorsi più di due anni dall'apertura della Pratica EU-PILOT 240-08-ENVI, l'iter della procedura di V.I.A. del Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Verona - anche se annunciata come imminente, ripeto, **ad oggi non è ancora iniziata**, anche perché l'ultima versione del Piano di Sviluppo Aeroportuale è stata presentata ai Sindaci, solo pochi giorni fa.

Visto quanto sta accadendo per l'Aeroporto di Malpensa-Milano e visto quanto stanno riportando i "media" credo che quello che sta accadendo e/o sta per accadere debba essere segnalato alla Commissione Europea Ambiente al fine che siano contattate le autorità italiane al fine di verificare se è in corso una violazione alle direttive VIA-VAS.

## **CONTRATTO DI PROGRAMMA tra ENAC e SEA - Aeroporti di Milano** - Testo pubblicato sul sito dell'ENAC

### **Piano della qualità**

Per il giorno **8 febbraio 2011** alle ore **11.00** è programmata presso l'Aeroporto di Milano Malpensa, sala "Infocenter" del Terminal 1, la consultazione degli Utenti aeroportuali, chiamati ad esprimersi, tra i vari argomenti, sul Piano della Qualità.

Le compagnie aeree, le imprese di assistenza a terra e le associazioni dei consumatori possono prendere visione sul sito Enac della documentazione inerente gli obiettivi di miglioramento della qualità che il gestore SEA si impegna a raggiungere nel periodo 2011 - 2015 sia per lo scalo di Milano Linate che per quello di Milano Malpensa, formulando eventuali osservazioni da far pervenire entro la data del 5 febbraio 2011 all'Enac, **Direzione Analisi Economiche e Tariffe**, Viale Castro Pretorio 118 od al seguente indirizzo di posta elettronica: [f.schettino@enac.gov.it](mailto:f.schettino@enac.gov.it) tel. 06 44596339

Nel Piano viene illustrato quanto di seguito elencato:

- il contesto di mercato in cui entrambi gli scali milanesi si trovano ad operare
- gli obiettivi generali del piano e lo sviluppo dello stesso nel periodo oggetto di regolazione;
- i criteri adottati nella scelta degli indicatori inseriti nel piano della qualità;
- la valorizzazione dei parametri nel periodo;
- il metodo e criteri adottati nella valorizzazione dei parametri contenuti nel piano della qualità

### **Contratto di Programma 2011 - 2020 - Piano della Qualità**, in formato .pdf (dimensione 4.775 KB)

Il Piano riporta gli indicatori analitici della qualità selezionati all'interno di un paniere di indicatori individuati sia dalle Linee guida che dalla Carta dei servizi dell'Enac, documenti entrambi consultabili sul sito dell'Ente.

In relazione agli indicatori di qualità scelti dalla società SEA, di seguito elencati, i partecipanti alla consultazione potranno formulare proprie osservazioni e proposte che saranno valutate in via conclusiva dall'Enac.

#### **Per lo scalo di Linate:**

1. Disponibilità dei punti informazione operativi
2. Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli
3. Attesa in coda al check-in
4. Tempo di riconsegna bagagli (differenza tra primo ed ultimo bagaglio)
5. Assistenza PRM
6. Bagagli disguidati per malfunzionamento del BHS
7. Percezione del livello di pulizia e funzionalità toilettes
8. Disponibilità carrelli portabagagli
9. Efficienza sistema di trasferimento passeggeri
10. Affidabilità sistema di movimentazione bagagli
11. Percezione complessiva del livello di confort in aerostazione
12. Presenza di segnaletica interna chiara, comprensibile ed efficace

#### **Per lo scalo di Malpensa:**

1. Disponibilità dei punti informazione operativi
2. Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli
3. Attesa in coda al check-in
4. Tempo di riconsegna bagagli (differenza tra primo ed ultimo bagaglio)
5. Assistenza PRM
6. Bagagli disguidati per malfunzionamento del BHS
7. Percezione del livello di pulizia e funzionalità toilettes
8. Disponibilità carrelli portabagagli
9. Efficienza sistema di trasferimento passeggeri
10. Affidabilità sistema di movimentazione bagagli
11. Percezione complessiva del livello di confort in aerostazione
12. Percezione sull'efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri

Come precisato nel provvedimento di apertura della consultazione, anch'esso disponibile sul sito ENAC, gli utenti aeroportuali potranno comunque far pervenire ulteriori osservazioni anche successivamente alla consultazione del giorno 8 febbraio 2011 e comunque entro e non oltre la data del 18 febbraio 2011.

Si informano gli utenti e gli operatori del trasporto aereo che i documenti relativi alla qualità sono visionabili anche presso gli uffici aeroportuali della società SEA che, nelle giornate lavorative, dalle ore 09.00 alle ore 17.00 restano a disposizione, fino al termine della consultazione, per ogni chiarimento ed informazione su tali tematiche.

Apparentemente quanto sopra illustrato sembrerebbe non avere nulla a che fare con la Direttiva V.I.A. e/o la Direttiva V.A.S. ma esaminando il Contratto di Programma 2011 - 2020 - Piano della Qualità si può comprendere che potrebbe essere in atto una **violazione della Direttiva Comunitaria sulla V.I.A.** e anche sulla **Direttiva V.A.S.**

Nella Relazione Tecnica al Capitolo 7.1 "Interventi programmati per il periodo 2011-2015" a pagina 35 si legge:

Il principale esempio in questo senso è costituito dalla realizzazione del terzo/terzo del Terminal 1, il cui completamento è previsto per il 2015, che produrrà un incremento di capacità operativa dello scalo stimabile nell'ordine dei 10 milioni di passeggeri/anno.

Un incremento di capacità operativa di 10 Milioni di passeggeri deve essere sottoposta a screening e poi a V.I.A.?

Analogamente si è previsto il potenziamento delle infrastrutture di volo tramite la realizzazione della terza pista e delle varie opere ad essa correlate, che consentirà di ottenere un significativo incremento della capacità operativa, pur in un'ottica di mitigazione dell'impatto sul territorio generato dalla crescita del traffico.

**Se la 3<sup>a</sup> pista deve essere resa operativa per l'Expo 2015 questa opera deve essere sottoposta a screening o V.I.A.?**

Appare evidente che un **“incremento di capacità operativa di 10 milioni di passeggeri anno”** e il **“potenziamento delle infrastrutture di volo con la realizzazione della terza pista”** sono delle **“modifiche sostanziali”** e pertanto queste ipotesi **“incrementative”** dovranno prima essere valutate con uno **screening** e poi una procedura di V.I.A.

Da ricordare che con Decreto 4231 del Ministero dell'Ambiente del 25.11.1999 per l'Aeroporto di Malpensa è stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale a seguito di procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale.

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del potenziamento dell'Aeroporto di Malpensa per livelli di traffico aereo superiore alla soglia dei 12 milioni di passeggeri anno stabilita nel PRA del 1986, presentata dalla SEA (Società Esercizi Aeroportuali) con sede in Segrate, Aeroporto di Linate, 20090 Milano, in data 2 luglio 1999;

**PRESO ATTO** che il Piano regolatore aeroportuale di “Malpensa 2000”, elaborato nel 1985, definiva uno scenario di riferimento all'anno 2005 così articolato:

- passeggeri: 12.000.000/anno ( media: 33.000/giorno);
- movimenti aeromobili: 100.000/anno (media: 277/giorno);
- busy day: 40.000 passeggeri /giorno e 400 movimenti/giorno.

**CONSIDERATO** che pertanto il piano non è stato assoggettato, neppure in seguito, alla procedura di compatibilità ambientale nazionale, in conformità di quanto previsto dall'art. 7 del D.P.C.M. 377 del 1988; il richiamato articolo dispone, infatti, che la disciplina della VIA non si applica alle opere già autorizzate in precedenza;

**VISTA** la nota del 19 giugno 1998 con cui il Ministro dell'ambiente in considerazione della mutata situazione dell'aeroporto di Malpensa chiede al Ministro dei Trasporti di procedere alla valutazione de impatto ambientale del progetto “Malpensa 2000” al fine di valutare “la modificazione sostanziale del sistema e delle sue pertinenze in relazione ai profili ambientali”;

**PRESO ATTO** che nel seguito la richiesta di assoggettare a VIA il nuovo aeroporto di Malpensa in relazione alla situazione creatasi dopo l'apertura dello scalo (25 ottobre 1998) è stata avanzata anche della VII Commissione Parlamentare e dal Consiglio Regionale Lombardo e ribadita dal Servizio VIA del Ministero e che il Ministro dei Trasporti ha ritenuto di aderire a quanto richiesto;

**CONSIDERATO** che la procedura di V.I.A. è una procedura preventiva rispetto alle future modificazioni ambientali derivanti dall'esercizio delle attività e che pertanto la stessa non può essere effettuata posteriormente a sanatoria del vizio procedimentale rilevato, con conseguente esonero di responsabilità del soggetto autore dell'illegittima omissione;

**CONSIDERATO** che ne deriva che la procedura di VIA può essere sempre attivata dal Ministro e che essa comporta, comunque, l'obbligo dell'esecutore dell'opera di fornire tutti gli elementi e gli studi necessari, per esercitare il controllo, che le sue omissioni, non hanno consentito in via preventiva;

- la decisione di trasformare il progetto Malpensa da aeroporto intercontinentale *point to point* ad aeroporto *Hub* rappresenta un fattore determinante per il notevole incremento del traffico aereo, e conseguentemente degli impatti territoriali del progetto, con riferimento sia alla situazione attuale (804 movimenti/giorno) che alla ipotizzata situazione futura di breve (944 movimenti/giorno) e di più lungo termine (oggetto della VIA di seconda fase). Quella decisione, dunque, doveva e poteva configurarsi quale modifica sostanziale del progetto valutato nel 1987, e come tale dare avvio ad una nuova procedura di VIA ex art. 6 l. 349/86, atteso che quando fu presa (1994) la procedura era già operante da sette anni;

**CONSIDERATO** che la Commissione nazionale per le Valutazioni di Impatto Ambientale nel proprio parere ha **valutato che**:

- lo studio di impatto ambientale appare, in termini assoluti (con riferimento alle dimensioni dell'intervento ed alla sua risonanza) e comparativi (con riferimento a studi di recente presentati alla Commissione aventi per oggetto aeroporti con traffici giornalieri dell'ordine delle decine di movimenti) complessivamente inadeguato.

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione nazionale per le Valutazioni dell'Impatto Ambientale ha espresso il parere che l'ulteriore incremento del traffico aeroportuale determinato dal completamento del trasferimento dei voli da Linate a Malpensa, aggravando ulteriormente una situazione che già oggi presenta evidenti elementi di incompatibilità non può, allo stato, essere considerata ambientalmente compatibile;

**PRESO ATTO** che lo studio di impatto ambientale ha evidenziato come la configurazione operativa di Malpensa approvata e valutata a suo tempo per un progetto di aeroporto *point to point*, fosse già ampiamente superata al momento di apertura dello scalo, trasformato in aeroporto "Hub";

**PRESO ATTO** pertanto della situazione di fatto creata dall'apertura al traffico di un aeroporto che, essendo ricompreso nella *Trans European Network*, non è stato preventivamente valutato nell'ambito di una procedura di VIA conforme ai dettati della Direttiva 85/337/CEE;

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale del progetto sopraindicato;

## **E S P R I M E**

Il parere che già attualmente è presente una situazione di rilevante impatto ambientale dovuto all'assenza, all'inadeguatezza di interventi mitigazione, limitazione e eliminazione degli impatti acustici.

Dovrà essere predisposto pertanto un percorso per minimizzare l'impatto secondo quanto di seguito delineato per il conseguimento dei relativi obiettivi di compatibilità. In particolare:

E dopo questa affermazione, seguono l'indicazione di una serie di prescrizioni che devono essere attuate e il decreto di compatibilità ambientale per l'incremento del traffico dell'Aeroporto di Malpensa così si conclude:

giudizio di compatibilità ambientale negativo sull'ulteriore incremento dei voli all'aeroporto di Malpensa; tale progetto di incremento dei voli potrà essere riesaminato a valle dell'attuazione del percorso di minimizzazione sopra individuato;

[http://www.minambiente.it/export/sites/default/archivio/allegati/Decreti\\_VIA/1999\\_4231.pdf](http://www.minambiente.it/export/sites/default/archivio/allegati/Decreti_VIA/1999_4231.pdf)

Un parere, rilasciato dal Ministero dell'Ambiente, *che deve essere interpretato*, visto che il **giudizio di compatibilità Ambientale** del potenziamento dell'Aeroporto di Malpensa **risulta essere NEGATIVO**, ma poi si scrive che "*tale progetto di incremento dei voli dovrà essere riesaminato a valle dell'attuazione del percorso di minimizzazione sopra individuato*" ma questo non chiarisce se... per l'Aeroporto di Malpensa **esiste un Decreto di Compatibilità Ambientale che abbia poi ottenuto un parere POSITIVO**.

Ed in merito all'Aeroporto di Malpensa, recuperata da Internet, vi è illustrata una breve cronistoria, come segue:

[http://www.covest.org/cronistoria\\_di\\_malpensa.htm](http://www.covest.org/cronistoria_di_malpensa.htm)

### **CRONISTORIA DI MALPENSA**

**8 Maggio 1971:** con la **legge n. 420** viene approvata la **MEGA MALPENSA**.

**24 Giugno 1972:** con **D.M. 350/22** viene approvato il **Piano Regolatore Generale** dell'ampliamento. E' un progetto faraonico incompatibile con il territorio e con l'ambiente.

**4 Marzo 1980:** con la **delibera n. 29739** la Regione, approva il primo ampliamento della Malpensa e delibera la costruzione di 13 manufatti.

**9 Aprile 1981:** l'Assemblea dei 9 Comuni del Consorzio Urbanistico Comprensorio Malpensa approva all'unanimità la sintesi del rapporto B.A. I.

**7 Ottobre 1981:** tentativo da parte della S.E.A. di presentare, con atto unilaterale, un nuovo Piano Regolatore Generale Malpensa comprendente la costruzione di un terza pista: tentativo immediatamente bloccato e smentito dalla Regione.

**2 Marzo 1982:** Viene redatto un documento con il quale si chiede alla Regione l'ottemperanza dei vari impegni assunti, il completamente degli studi, un preciso impegno atto al controllo dei fenomeni indotti, l'attuazione di un piano di coordinamento possibilmente gestito dai Comuni consorziati.

**7 Aprile 1982:** Unanime approvazione (sia pur in linea di massima) del nuovo Piano Regolatore Generale Malpensa da parte della Giunta Regionale Lombardia.

**27 Febbraio 1984:** Viene consegnato ai Comuni del Consorzio il documento della Regione Lombardia contenente la proposta di un **TERZO PIANO REGOLATORE DI MALPENSA ESCLUDENTE LA TERZA PISTA.**

**21 Giugno 1984:** Risposta del Consorzio alla Regione Lombardia in ordine alla proposta di un TERZO P.R.G. MALPENSA. Il documento è approvato all'unanimità dal Direttivo e viene discusso in tutti i Comuni Consorziati.

**22 Agosto 1985:** con **Legge 22-8-1985, n. 449**, lo Stato dava mandato alla Società di gestione di redigere l'opportuno Piano Regolatore Generale Aeroportuale di Malpensa 2000.

**23 Dicembre 1985:** La Direzione Generale Aviazione Civile ha proceduto formalmente, con lettera prot. n. 212781 del 23-12-1985, alla trasmissione alla Regione Lombardia del P.R.G. di "Malpensa 2000", per chiederne il previsto parere ai sensi di legge.

Detto piano regolatore generale stabilisce che Malpensa sia un aeroporto "**point to point**" e, in particolare, prevede:

## **2. FORMAZIONE DEL MODELLO DI TRAFFICO**

### **2.8 Definizione del modello di traffico di Malpensa**

Alla luce delle considerazioni precedentemente espresse, nonché delle previsioni formulate a livello di sistema, il modello di riferimento (anno 2005) per il futuro aeroporto di Malpensa può essere individuato come segue :

#### **TRAFFICO ANNUO:**

Passeggeri: 12.000.000 pass./anno

Movimenti aeromobili: 100.000 mov./anno

Merci: 200.000 t./anno

#### **GIORNO DI PUNTA TIPICO:**

Passeggeri: 40.000 pass./giorno

Movimenti aeromobili: 400 mov./giorno

#### **ORE DI PUNTA TIPICHE:**

Passeggeri: 4.500 pass./ora

Movimenti aeromobili: 35-40 mov./ora

#### **INFRASTRUTTURE DI VOLO - RADIOASSISTENZE - PROCEDURE DI VOLO**

##### **Capacità per modo operativo 35:**

da pista 35 = (17L - 35R) = 27 arrivi + 24 partenze = 51 movimenti ora

##### **5.3.2 Capacità per modo operativo 17:**

da pista 17 = (17R - 35L) = 24 arrivi + 24 partenze - 10% = 43 movimenti ora"

**22 GENNAIO 1986:** La Regione Lombardia, con **nota n. 903 del 22-01-1986**, ha trasmesso ai Comuni ed Enti interessati copia del progetto di P.R.G. di Malpensa 2000 al fine di ricevere dagli stessi un parere in merito.

I Comuni interessati e l'Ente Parco Lombardo della Valle del Ticino, **sulla scorta delle sopra citate previsioni di P.R.G.**, hanno espresso il dovuto parere, formulando numerosi rilievi, considerazioni, richieste e condizioni, in merito all'attuazione del progetto aeroportuale.

**03 Giugno 1986:** Il Consiglio Regionale Lombardo, con **deliberazione n. IV/274 del 3-6-1986**, ha espresso parere favorevole al P.R.G. aeroportuale ponendo, tra le altre, le seguenti condizioni :

"...omissis..."

**7)** il recepimento, in sede di approvazione ministeriale del P.R.G. «Malpensa 2000», delle seguenti indicazioni che tengono conto delle specifiche richieste degli Enti locali consultati:

...omissis..."

**h)** di integrare il finanziamento di Legge per realizzare il satellite centrale e quello sud dell'aerostazione portando ad 8 milioni di viaggiatori la capacità di traffico di prima attuazione, condizionando gli eventuali successivi ampliamenti previsti dal P.R.G. ad un utilizzo prioritario della capacità dell'aerostazione di Milano-Linate;

**i)** limitazione dell'esercizio dell'aeroporto alle sole ore diurne e serali, con esclusione di quelle notturne, al fine di minimizzare l'inquinamento acustico delle zone abitate limitrofe.

...omissis..."

**13 Febbraio 87:** Con **D.M. n. 903/87** il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha approvato il Piano Regolatore Generale di Malpensa recependo, per quanto di competenza, parte delle osservazioni e condizioni poste dalla Regione Lombardia; per quanto concerne gli altri argomenti costituenti impegni assunti dalla predetta Regione e riguardanti attività collaterali alla realizzazione del P.R.G., si è impegnato ad intraprendere opportuni contatti con la Regione Lombardia, il Ministero dei Trasporti, il Ministero dell'Ambiente, la A.A.A.V.T.A.G. e la Società S.E.A.

**26 Luglio 1988:** Sulla scorta delle previsioni di P.R.G., in assenza del recepimento da parte del governo italiano della **Direttiva del Consiglio CEE 85/337 del 27 giugno 1985**, la Società di gestione predispose uno studio di impatto ambientale, che fu esaminato da apposito Nucleo di Valutazione Pilota degli studi VIA e **fatto proprio dalla Regione Lombardia con D.G.R. n. IV/35081 del 26-7-1988.**

Quanto precede è ciò che risulta regolarmente approvato ed autorizzato con il consenso di tutti i soggetti pubblici coinvolti. Il progetto dell'aeroporto di Malpensa 2000, pertanto, può realizzarsi nei limiti del piano regolatore generale come sopra descritti, e quindi democraticamente accettati dalle popolazioni e dagli Enti Locali limitrofi all'aeroporto.

**10 Dicembre 94:** Decisione del Consiglio dei Primi Ministri della Comunità Europea in base alla quale Malpensa viene inserito nei quattordici progetti prioritari del Trans European Network (TEN)

**23 Luglio 96:** Il Parlamento Europeo e il Consiglio dell'Unione Europea, assume la **decisione n.1692/96/CE** relativa ai 14 progetti TEN che in particolare all'art. 8 recita : "**All'atto dello sviluppo e della realizzazione dei progetti gli Stati membri devono tenere conto della tutela dell'ambiente effettuando studi di impatto ambientale dei progetti di interesse comune da attuare, a norma della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, e applicando la direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992** ".

**25 Ottobre 98:** Attuazione dei decreti del Ministro dei Trasporti che Trasferiscono obbligatoriamente i Voli da Linate a Malpensa per un volume complessivo di circa 12 milioni di passeggeri che vanno ad aggiungersi a quelli esistenti , di fatto superando **da subito** per passeggeri e numero di movimenti i limiti massimi previsti dal PRG e da raggiungersi per il 2005 in base ad una crescita progressiva. Nei fatti, il 25.10.1998 avviene il superamento del progetto originario sancito dal piano regolatore. Diventa quindi ulteriormente prioritario per tutti i movimenti, istituzionali e non, confermare la pretesa di una nuova Valutazione di Impatto Ambientale.

#### **La V.I.A. - Valutazione d'impatto ambientale.**

**19 Giugno 98** - Il Ministero dell'ambiente, chiede al Ministero dei Trasporti di procedere alla V.I.A. al fine di valutare " la modificazione sostanziale del sistema e delle sue pertinenze in relazione ai profili ambientali.

**15 giugno 1998:** Nota del Ministro dei trasporti con la quale si evidenzia che " l'asserito incremento del traffico Aereo di per se solo, non può costituire presupposto per l'attivazione della V.I.A.

**23 Febbraio 99:** La Regione Lombardia, con **atto di Consiglio Regionale n. VI/1139 del 23.2.1999** "*Mozione concernente l'impegno della Giunta a definire le iniziative necessarie affinché il potenziamento di Malpensa 2000 sia sottoposto a VIA*" ha deliberato: "definire le necessarie iniziative con il Ministero dell'ambiente, SEA e gli altri organismi interessati affinché il potenziamento dell'aerostazione di Malpensa 2000 per far fronte a più di 12 milioni di passeggeri/anno e le opere connesse siano sottoposte a VIA; operare affinché nella procedura di VIA si consideri anche l'incremento del numero dei movimenti aerei, oltre che quello dei passeggeri e venga realizzata prima dell'attivazione della 2^ fase del decreto Burlando."

**23 Febbraio 99:** Richiesta della VII Commissione Parlamentare di assoggettare a V.I.A. il nuovo aeroporto di Malpensa

**02 Luglio 99:** la S.E.A. deposita presso il Ministero dell'Ambiente, il Ministero per i beni e le attività culturali, nonché la Regione Lombardia, lo Studio di impatto ambientale (S.I.A.) relativo al "*Completamento del trasferimento del traffico aereo da Linate in attuazione del D.M. 46-T del 05.07.96 e D.M. 101-T del 09.10.98*".

#### **Successivamente il Ministero dell'ambiente:**

**05 Agosto 99:** chiede alla SEA le integrazioni al S.I.A. presentato;

**14 Settembre 99:** chiede alla SEA di rititolare lo studio di impatto ambientale precisando che **la procedura di VIA richiesta dalla SEA riguarda il superamento dei 12 milioni di passeggeri** (numero di passeggeri, peraltro, previsti per l'anno 2000 dallo studio di impatto ambientale del 1986, oggetto di procedura di Via da parte della Regione Lombardia) e non il solo incremento di movimenti e passeggeri derivanti dal trasferimento dei voli da Linate a Malpensa.

**29 Ottobre 99:** Sul SIA presentato dalla SEA vengono depositate circa 70 osservazioni, **tutte negative**, da parte di singoli cittadini, comitati, associazioni, Enti Locali, Amministrazioni provinciali, Regione Piemonte e Regione Lombardia. Allo scopo gli Enti Locali si sono avvalsi dello studio "Analisi critica dello Studio di impatto ambientale di Malpensa 2000 - Fase A - Screening (settembre 1999)" commissionato all'Istituto Universitario di architettura di Venezia e redatto dal gruppo di lavoro coordinato dal Prof. Virginio Bettini con la supervisione metodologica di Larry Canter e Leonard Ortolano.

**25 Novembre 99:** Il Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro per i Beni e le attività culturali, **in data 25.11.1999, emana il decreto n. 4231 di Valutazione d'impatto ambientale** che, nel prendere atto "*della situazione di fatto creata dall'apertura al traffico di un aeroporto che, essendo ricompreso nella Trans European Network, non è stato preventivamente valutato nell'ambito di una procedura di VIA conforme ai dettati della Direttiva 85/337/CEE*", esprime "**giudizio di compatibilità ambientale negativo sull'ulteriore incremento dei voli all'aeroporto di Malpensa**, tale progetto di incremento dei voli potrà esser riesaminato a valle dell'attuazione del percorso di minimizzazione sopra individuato".

**3 Dicembre 99:** Il Consiglio dei Ministri, in data 03.12.1999, ha deliberato di accogliere parzialmente le indicazioni del Ministro dell'ambiente, stabilendo che le misure di mitigazione e compensazione ambientale da adottare devono essere concepite nell'ottica di accompagnamento dello sviluppo di Malpensa come scalo "hub": sull'argomento è stato emanato il DPCM 13 dicembre 1999 "Conferma del trasferimento programmato dei voli da Linate a Malpensa, a norma dell'art. 6, comma 5, della legge 8 luglio 1986, n.349".

**13 Dicembre 99:** l'allora Presidente del Consiglio D'Alema, ritenendo di dirimere un conflitto tra il Ministro dell'Ambiente e quello dei Trasporti, ignora il predetto parere negativo ed emana un decreto con cui conferma il trasferimento di ulteriori voli da Linate a Malpensa dal 15/12/1999, prescrivendo precisi interventi di mitigazione dei disagi ambientali. E' opportuno indicare come per il principio generale di gerarchia delle fonti, un decreto, seppur del Presidente del Consiglio dei Ministri, non può superare il contenuto di una legge dello stato, quale è la V.I.A..

**14 Dicembre 99:** la vicepresidente della Commissione Europea, Sig.ra Loyola de Palacio, sospende il suddetto trasferimento ritenendo insufficienti le garanzie a tutela dell'ambiente.

**3 Marzo 00:** Nonostante praticamente nessuno degli interventi previsti dal D.P.C.M. sia stato effettuato, con decreto del 3/3/2000, l'attuale Ministro dei Trasporti Bersani, ritenendo paradossalmente che gli stessi siano stati verificati positivamente, concede il via libera al trasferimento dei voli da Linate a decorrere dal 20 aprile 2000.

**3 Marzo 00:** Nuovamente la Sig.ra De Palacio sconsiglia di procedere, ma questa volta, incurante di una eventuale infrazione alle procedure comunitarie, Bersani attua il trasferimento.

**26 Marzo 00:** A decorrere dal 26/3/2000, in parziale ottemperanza del D.P.C.M. del 13/12/999, viene applicato un cosiddetto "scenario di minimo impatto acustico", Tale scenario ha brevissima durata, tant'è che dopo solo 4 ore dalla sua entrata in vigore viene completamente stravolto con deroghe ed eccezioni, al punto che ben presto si torna quasi alla situazione precedente.

**26 Giugno 00:** Senza nessuna consultazione viene applicato un nuovo notam .

**All'aeroporto di Malpensa 2000 transitano già oltre 20 milioni di passeggeri con circa 850 movimenti giorno.**

Esaminato il Contratto di Programma 2011 - 2020 - Piano della Qualità ricordo che nella Relazione Tecnica al Capitolo 7.1 "Interventi programmati per il periodo 2011-2015" a pagina 35 si legge quanto segue:

Il principale esempio in questo senso è costituito dalla realizzazione del terzo/terzo del Terminal 1, il cui completamento è previsto per il 2015, che produrrà un incremento di capacità operativa dello scalo stimabile nell'ordine dei 10 milioni di passeggeri/anno.

**Un incremento di capacità operativa di 10 Milioni di passeggeri deve essere sottoposta a screening e poi a V.I.A.?**

Analogamente si è previsto il potenziamento delle infrastrutture di volo tramite la realizzazione della terza pista e delle varie opere ad essa correlate, che consentirà di ottenere un significativo incremento della capacità operativa, pur in un'ottica di mitigazione dell'impatto sul territorio generato dalla crescita del traffico.

**Se la 3<sup>a</sup> pista deve essere resa operativa per l'Expo 2015 questa opera deve essere sottoposta a screening o V.I.A.?**

Appare evidente che un “incremento di capacità operativa di 10 milioni di passeggeri anno” e il “potenziamento delle infrastrutture di volo con la realizzazione della terza pista” che si intenderebbe realizzare per l'Aeroporto di Malpensa, sono delle “modifiche sostanziali” e pertanto tutte queste ipotesi “incrementative” come previste dal Contratto di Programma, dovranno prima essere valutate con uno screening e poi una procedura di V.I.A.

E per quanto collegato e inerente alla “Valutazione di Impatto Ambientale”, ricordando la già citata Circolare dell'ENAC nelle pagine precedenti riportata per quanto riguarda gli AEROPORTI una particolare attenzione e assegnazione di precise responsabilità devono essere poste in capo all'ENAC visto e considerato cosa l'ENAC scrive sul suo sito web, di cui se ne riportano dei paragrafi:

*Altrettanta importanza l'Enac dedica al rispetto ed alla tutela dell'ambiente e del territorio con attente valutazioni volte alla limitazione dell'impatto ambientale dei sedimi aeroportuali ed alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico prodotto dagli aeromobili.*

*La missione dell'Enac è diretta a prevenire, ridurre ed evitare che lo sviluppo del trasporto aereo comporti un danno per l'ambiente*

*La politica dell'Enac nel governo dello sviluppo del settore aeronautico consiste nel coniugare in modo bilanciato gli interessi dell'aviazione con le esigenze ambientali della collettività.*

Tutto ciò premesso e visto quanto è accaduto per l'Aeroporto “Valerio Catullo”, **dove l'ENAC non si è attivata in merito alla mancata sottoposizione alla V.I.A.**, e visto quello che potrebbe accadere anche per l'Aeroporto di Milano-Malpensa e considerato che l'ENAC - anche in questo caso - non è un soggetto terzo, ma è soggetto cointeressato, il sottoscritto ha predisposto una adeguata segnalazione che si allega alla presente e che via e\_mail è già stata inviata alla Commissione Europea, una segnalazione, che nelle conclusioni viene qui riprodotta:

*Considerato poi che l'ENAC con propria Circolare: **APT 21 del 30 gennaio 2006 - Approvazione di progetti e varianti di opere e impianti aeroportuali**, non fa alcun cenno che i **PIANI di SVILUPPO AEROPORTUALI** (che spesso prevedono fasi di intervento da applicare in quinquenni successivi) questi « PIANI » e/o « PROGRAMMI » **devono essere preventivamente sottoposti alla Direttiva 2001/42/CE (V.A.S.)***

*Il sottoscritto ritiene che i **PIANI di Sviluppo Aeroportuali e i PROGRAMMI di Sviluppo Aeroportuali** **debbano essere preventivamente sottoposti a V.A.S.** e poi quando di quel PIANO, quanto previsto dal cronoprogramma, verrà realizzato, solo quel particolare PROGETTO (anche se già validato in una V.A.S.) verrà poi **sottoposto a V.I.A.***

*Ed è solo con una procedura di V.A.S. che possono essere effettuate tutte le verifiche a partire dall'OPZIONE ZERO e per le **ALTERNATIVE PROGETTUALI** inerenti e relativi ad un **PIANO-PROGRAMMA** di Sviluppo Aeroportuale da attuare nei decenni successivi.*

*Visto il Contratto di Programma tra ENAC e SEA che prevede per il 2012 la realizzazione della 3<sup>a</sup> pista dell'Aeroporto Malpensa di Milano, a parere del sottoscritto, dovrebbe essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)*

*In considerazione di quanto si qui espresso si richiede che nei confronti dell'**ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile** - con sede Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma, debba essere aperta una procedura di verifica di infrazione della Direttiva 85/337/CEE (Direttiva V.I.A.) e della violazione della Direttiva 2001/42/CE (Direttiva V.A.S.) in merito ai Piani di Sviluppo Aeroportuali già presentati e/o presentanti da questo Ente Pubblico.*

In attesa di un cortese cenno di riscontro, porgo distinti saluti:

Un cittadino “nativo” di Caselle:

*Beniamino Sandrini*

## Allegati:

Denuncia alla Commissione delle Comunità Europee riguardanti inadempimenti del diritto comunitario. Contro ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile, per accertamento violazione Direttiva V.A.S. e V.I.A. relativamente alla 3<sup>a</sup> Pista dell'Aeroporto Malpensa, come ipotizzata nel “Contratto di Programma”.

Decreto compatibilità Ambientale NEGATIVO (con prescrizioni) Aeroporto Malpensa 4231 del 25.11.1999

Lettera prot. n. 4947/CSE del 14 gennaio 2011 - Contratto di Programma ENAC - SEA - Convocazione Comitato utenti aeroportuali per apertura consultazione sul Piano degli Investimenti, sul Piano della Qualità e dell'Ambiente e sulle Previsioni di traffico di breve e medio periodo

# «Terza pista, prima di tutto salute e ambiente»

Verso il summit con Enac: Mario Aspesi, presidente Ancai, torna alla carica per ottenere la Valutazione strategica

**MALPENSA** - Parli con Mario Aspesi, sindaco di Cardano al Campo, nonché presidente di Ancai (Associazione nazionale comuni aeroportuali italiani), e il discorso va sempre a cadere lì: «Per la terza pista serve la Vas, cioè la Valutazione ambientale strategica, che è preventiva e permette di modificare il progetto senza cancellarlo». Non come la Via, la Valutazione di impatto ambientale, che segue la definizione del piano e impone cambiamenti al territorio. Per il resto, l'audizione che Enac (Ente nazionale aviazione civile) terrà a inizio febbraio all'Infocenter del Terminal 1 sul contratto di programma stipulato con Sea (il gestore degli scali milanesi) si allarma né rasserena il primo cittadino cardanese. Il quale resta in attesa di assistere alla presentazione agli utenti aeroportuali del masterplan che contempla tutti gli investimenti previsti su Malpensa, compresa la nuova striscia d'asfalto

per decolli e atterraggi, al fine di ottenere l'aumento delle tariffe. Però negli ultimi giorni la polemica mai sopita è riesplora. Con il fronte del no lonatese pronto a chiamare in causa la Commissione europea. E con la società di gestione decisa nel ricordare a tutti che ancora nulla si è mosso nel processo autorizzativo dell'opera e che da parte sua c'è la volontà di coinvolgere il territorio: «Premesso che pure in tal caso l'ente locale è chiamato a cose fatte e quindi non può che prestare, non può essere il Comune a decidere, ma il Comune deve essere coinvolto sin dalle origini», sottolinea Aspesi, fresco di un'assemblea tenuta a Filmas per i problemi provocati all'abitato dall'antigo aeroporto di Cagliari. «Co-



Mario Aspesi (Blitz)

munque, bisogna essere onesti: il masterplan con la terza pista è già stato presentato da Sea ai Comuni di sedime». Basta, il fatto che l'argomento non ha ancora trovato un canale di sviluppo tale da apporre un tranquillo. «Beh, se almeno qualcosa ci avessero fatto, se avessero almeno cancellato i voli notturni come accadrà a Ciampino, se ci avessero reso proattivi anche sul posto, sarebbe più semplice», sostiene Aspesi. «Tuttavia noi non siamo quelli del no, ma siamo quelli del rispetto delle regole, tra le quali ce n'è una fondamentale: eseguire la Vas. Del resto, un Comune per realizzare il Pgt deve esaudirla. Mentre per la terza pista non è previ-

sta paradossale. Tra l'altro, sono convinto che sarebbe meglio per Sea averla. Avviene così in tutta Europa, come ho potuto constatare partecipando a un paio di riunioni dell'Arcv, l'Airport regions conference alla quale Ancai sta per aderire. Incombenza che non spetta al gestore. Infatti, la specificazione è immediata: «Compete alla politica e nel caso specifico all'Assessorato regionale Raffaele Cattaneo. Il quale si nasconde dietro le parole e, sostenendo che questo è un investimento, afferma che la Vas non è richiesta». Ma tempo a disposizione ce n'è ancora? «Dalla fine dell'altro giorno mi è arrivata la voce che per la terza pista, ormai fosse fatta», burla il presidente di Ancai. «Ma pure se fosse, ritengo che lo spazio per la valutazione ci debba essere. A limite l'opera si realizza un anno dopo. Prima viene la salute del cittadino».

Angelo Perna

## Quotazione in Borsa con l'intesa Sea-sindacati

**MALPENSA** - (in per) Sea si avvia alla quotazione in Borsa al pieno accordo con sei sigle sindacali. E cioè: Fil-Cgil, Fil-Cisl, Ultrasport, Fiat, Uil e Sinpa. Come stabilito l'intesa siglata venerdì scorso dalla stessa società di gestione di Malpensa e Linate e dai sindacati. Nell'ottica di permettere ai lavoratori di partecipare all'azionariato. «La condivisione del progetto di quotazione, già di per sé significativa, acquista una valenza ancor maggiore se interpretata in chiave anticipatrice dell'atto di indirizzo in discussione in sede di consiglio comunale», commenta Giuseppe Bonomi, presidente di Sea, riferendosi all'aula del Comune di Milano che è l'azionista di maggioranza della società di gestione aeroportuale. «In questo senso l'intesa definisce alcune linee guida, la cui operatività è ovviamente subordinata alla formalizzazione dell'iniziativa». Aggiunge Nino Contorno, segretario generale di Fil-

Cgil Lombardia: «Ci siamo impegnati fin in fondo nella scrittura di un accordo che conciliasse gli interessi dei lavoratori, dei cittadini e dell'impresa. L'accordo di garanzia del mantenimento del piano di investimenti previsto e del mantenimento della governance a utilità pubblica». L'intera operazione di ingresso sul mercato borsistico sarà monitorata da una commissione bilaterale composta da aziende e sindacati. «C'è di colosso in un modello europeo di relazioni sindacali che si pensava partito dall'Italia», rimarca Contorno. «Si dimostra che Milano non è l'unico modello del Paese». Per quanto riguarda l'aspetto tecnico, con nuove emissioni nell'ambito di un progetto di azionariato diretto, si punta all'aumento del capitale sociale di almeno il 30 per cento dell'attuale già esistente. Spicca poi nell'intesa l'apertura dell'iniziativa ai lavoratori del Gruppo Sea.

## LA PROVINCIA

SABATO 29 GENNAIO 2011

### [ LONATE POZZOLO ]

# «Nessun blitz sulla terza pista» Sea tira il freno

La società replica all'assessore e a «Viva via Gaggio»  
Si attenderà la valutazione di impatto ambientale

**MALPENSA** «C'è stato un fraintendimento». Giancarlo Simontacchi e Walter Girardi (nella foto) hanno «confuso due iter» diversi che viaggiano in maniera parallela l'uno rispetto all'altro. Così Sea, la società di gestione di Malpensa, tramite il suo ufficio stampa, replica alle dichiarazioni rispettivamente dell'assessore lonatese a cultura ed ecologia e del portavoce del comitato «Viva via Gaggio». Dal contratto di programma stipulato con Enac, l'En-

te nazionale per l'aviazione civile, non arriva nessun via libera alla terza pista, come agli altri interventi che interessano l'infrastruttura aeroportuale della brughiera, ma semplicemente in esso - affermano dalla Spa controllata dal Comune di Milano - vengono pianificati tutti quegli investimenti che erano stati oggetto del piano di sviluppo presentato il 14 ottobre del 2009 davanti alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

«Non è cambiato niente rispetto a prima», aggiungono. Qual è allora lo scopo del nuovo documento? «Si tratta di uno strumento strategico - è la risposta - con il quale vogliamo combattere la battaglia delle tariffe aeroportuali che al momento sono del 40% inferiori a confronto della media europea». Per la loro modifica, quindi, occorre un accordo diretto tra Sea ed Enac che sia vincolato ad uno sviluppo infrastrutturale dello scalo secondo quanto contenuto nel masterplan. «Le procedure autorizzative sono altra cosa», ribadiscono da Sea con riferimento alla Valutazione di impatto ambientale (VIA) che in



Terza pista di Malpensa: Sea spegne i timori lonatesi

ogni caso, anche se non ancora avviata, dovrà prima o poi giudicare un'opera invasiva come la terza pista. La quale, di conseguenza, potrebbe non ottenere l'ok. «Ne siamo coscienti - proseguono - ma dobbiamo presentare qualcosa di concreto. Comunque, abbiamo dimostrato e dimostreremo la volontà di lavorare con il territorio». Su questo stesso punto torna a dire la sua Girardi: «è strano - af-

ferma - che da nessuna parte si faccia riferimento al procedimento di VIA e il cronoprogramma di realizzazione della terza pista non tenga conto dei tempi necessari per consultazioni e osservazioni». «Se la VIA bocciasse la nuova striscia di asfalto - si domanda - allora il contratto di programma salterebbe?». E ancora: «non è chiaro perché Sea chieda l'aumento delle tariffe aeroportuali - osserva - da quello che so

Assaero (l'Associazione nazionale vettori e operatori del trasporto aereo, ndr) sostiene che non sono necessari». Insomma, per usare le parole dell'assessore Simontacchi, «si sta costruendo un teorema con ipotesi che potrebbero decadere». E si fa «violenza psicologica» verso un intervento su cui i Comuni avrebbero dovuto dire la loro «anche se non invitati».

Filippo Facco

SOMMA LOMBARDO INIZIATIVA DI JIMMY PASIN CONSIGLIERE DEL PD

## Sciopero della fame per protesta contro l'ampliamento dello scalo

— SOMMA LOMBARDO —

**SCIOPERO** della fame contro la terza pista e lo sviluppo di Malpensa. Ad annunciarlo è Jimmy Pasin, architetto e consigliere comunale del Pd a Somma Lombardo, pronto, spiega «a cominciare la mia resistenza gandhiana e liberale contro le devastazioni che si annunciano con l'ampliamento dell'aeroporto». Martedì 8 febbraio al Terminal 1 Enac incontrerà gli utenti aeroportuali (compagnie, operatori di terra, comuni) per un'audizione riguardante il contratto di programma stipulato con Sea, strategico per il gestore per poter ritoccare all'insù le tariffe ferme da anni.

**E MARTEDÌ 8 FEBBRAIO** Pasin farà lo sciopero della fame per manifestare in modo nonviolento il suo dissenso nei confronti di un'opera che non va fatta. «La ter-



**ARCHITETTO Jimmy Pasin** consigliere comunale del Pd

za pista è il ponte sullo stretto del Nord – dice l'esponente sommesse del Pd – cioè un'opera che richiede una caterva di soldi pubblici e non serve. Dunque bisogna fermarla». Pasin ha pensato di dare

un segnale con questa iniziativa personale, «e' il primo passo – continua – può darsi che lo sciopero della fame vada avanti». Sempre l'8 febbraio partirà a piedi dalla piazza antistante il comune di Somma Lombardo per raggiungere il Terminal 1 dove si terrà l'incontro per il contratto di programma. «Anche la camminata sarà un atto di sensibilizzazione come lo sciopero della fame – spiega il consigliere comunale – il mio scopo è di sollecitare le amministrazioni comunali a dire con chiarezza ai cittadini che cosa accadrà in questo territorio con lo sviluppo di Malpensa e la terza pista». Martedì 8 febbraio si metterà in cammino per raggiungere dal centro di Somma l'aeroporto. Intanto lancia l'invito ad altri cittadini disposti a seguire il suo esempio e cioè a muoversi a piedi dagli altri comuni verso l'aeroporto.

R.F.

### MALPENSA. SEA: NON PREOCCUPATEVI! E' SOLO UN AUMENTO DELLE TARIFFE!

*Dopo la divulgazione del "Contratto di Programma ENAC-SEA" e le successive prese di posizione di Associazioni, Enti e singoli cittadini, SEA ha voluto immediatamente far sapere che l'approvazione di questo documento (che avverrà - sicuramente - martedì 8 febbraio p.v.), non riguarda assolutamente nessuna delle fasi di approvazione del progetto della terza pista e degli altri progetti correlati all'ampliamento dell'Aeroporto.*

*E' vero!*

*Come asserito da SEA, il documento è presentato ai soli fini di modificare le "tariffe aeroportuali" che al momento, sempre a loro dire, "sono inferiori del 40% a confronto della media europea".*

*Il "Contratto di Programma" dunque, serve ad avere l'approvazione per un aumento (forse fino al 40%), delle tariffe aeroportuali (che, vorrei ricordare, sono tasse che poi ricadranno sui passeggeri che usufruiscono dei relativi servizi, e quindi, in maggior parte, di noi cittadini italiani).*

*Ma l'approvazione passa attraverso il consenso al Piano Industriale, che prevede, appunto, l'ampliamento dell'Infrastruttura Aeroportuale (terza pista e acquisizione terreni comprese).*

*Dunque si chiede un AUMENTO delle TARIFFE per SOSTENERE quel PIANO INDUSTRIALE.*

*Per assurdo, se fosse bocciato il progetto in funzione della VIA, si sarebbe ottenuto un aumento delle tariffe senza che il piano industriale venga realizzato!*

*Quel che appare è che SEA è alla ricerca di finanziamenti per il progetto "terza pista" e quello che chiedo agli Enti preposti a dare il loro parere, è di aspettare almeno che si sia conclusa la fase della VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) che, solo se positiva, potrebbe autorizzare l'aumento delle tariffe a sostegno di quel progetto parte del Piano Industriale della SEA.*

<http://jimmypasin.splinder.com/post/23964436/malpensa-sea-non-preoccupatevi-e-solo-un-aumento-delle-tariffe>