



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Comune di **Cardano
al Campo**

E.prot DVA - 2012 - 0019729 del 20/08/2012

Settore Programmazione e Sviluppo del Territorio

Prot. *10668*

Cardano al Campo, 3.8.2012

RACC. A/R

Spett.le
Ministero dell'ambiente e
della tutela del territorio e di mare
Direzione Generale
per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

Oggetto: invio osservazioni inerenti il Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Plan) di Malpensa - Studio di
Impatto Ambientale e successive integrazioni volontarie pubblicate in data 6.6.2012.

Con la presente si trasmette copia delle osservazioni riguardanti l'oggetto e presentate dai comuni di Arsago
Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate e Vizzola Ticino, già inviate Via Pec
in data odierna

Distinti Saluti



IL RESPONSABILE DEL SETTORE
Programmazione e Sviluppo del Territorio
Arch. Donato Belloni

raccomandata a.r.
anticipata via pec

Spettabile

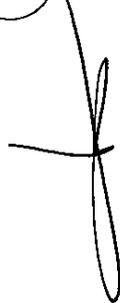
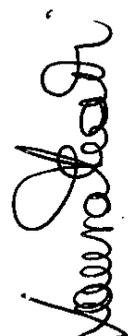
Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni
ambientali

via Cristoforo Colombo n.44

00147 R O M A

**Oggetto: Piano di Sviluppo Aeroportuale (o *Master Plan*) di
Malpensa - Studio di Impatto Ambientale e successive
integrazioni volontarie pubblicate in data 6.6.2012 -
Osservazione**

I sottoscritti Sindaci dei **Comuni di Arsago Seprio, Cardano
al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate e
Vizzola Ticino**, nel luglio del 2011, hanno partecipato al
procedimento di *valutazione di impatto ambientale* del "nuovo
Piano di Sviluppo Aeroportuale" dell'Aeroporto di Malpensa (o
Master Plan) anche a mezzo di deduzioni comuni al fine di
assicurare, nel suddetto piano, la tutela della qualità della vita e
della salute delle proprie comunità locali e la salvaguardia
dell'ambiente naturale, del paesaggio e del territorio, deduzioni
che non esaurivano i rilievi sul *Master Plan* e sul relativo Studio
d'impatto ambientale (SIA), volendo invece integrare le
deduzioni ed i pareri -ai quali comunque si rinviava- formulati
dal Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino, dai singoli
Comuni appartenenti al CUV (Consorzio Urbanistico Volontario)
e da tutti gli altri enti -istituzionali od associativi (a carattere
nazionale e locale)- che, nell'occasione, hanno esaminato e



valutato criticamente il nuovo *Master Plan* dell'aeroporto di Malpensa ed il relativo SIA.

A seguito delle *integrazioni volontarie* prodotte da SEA "al fine di meglio chiarire i contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale e del relativo progetto", i sottoscritti Sindaci intendono, con il presente documento, riproporre integralmente le proprie osservazioni del luglio 2011 aggiornandone i contenuti alle novità introdotte con le *integrazioni volontarie* ed ai nuovi elementi di fatto ritenuti rilevanti, fermo sempre restando l'esplicito rinvio alle osservazioni del Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino, dei Comuni e di quanti hanno, con riferimento specifico alle rispettive competenze e peculiarità, svolto deduzioni relative al *Master Plan* ed al SIA come integrati nel 2012.

* * *

Sommario

1.- L'appropriata procedura di valutazione ambientale del piano di sviluppo aeroportuale (*Master Plan*) e degli insediamenti nello stesso previsti.-

1.1.- *La necessità della valutazione ambientale strategica (VAS) e l'assoluta inadeguatezza della sola valutazione di impatto ambientale (VIA) per l'analisi degli effetti degli interventi previsti dal Master Plan sulla "vasta area",*

1.1.1.- L'interesse sostanziale dei Comuni, che formulano la presente osservazione, alla valutazione ambientale strategica (VAS).-

1.1.2.- Le considerazioni del Tavolo Tecnico presso il Ministero per escludere la VAS: loro illogicità ed infondatezza.-

1.1.3.- Il significativo esempio dei Piani Regolatori Portuali.-

1.1.4.- La necessità della VAS secondo l'ordinamento vigente.-

1.2.- *Comunque, inadeguatezza del Master Plan anche ai fini della valutazione di impatto ambientale (VIA).-*

2.- I contenuti del Master Plan aeroportuale e del SIA.-

2.1.- *Inadeguata valutazione delle vicende pregresse.-*

2.2.- *Insufficiente ed erronea valutazione della situazione attuale.-*

2.3.- *L'alternativa zero.-*

2.4.- *La salute dei cittadini.-*

2.5.- *Le ricadute sull'ambiente naturale e sugli habitat.-*

2.6.- *I siti di Natura 2000 (SIC e ZPS) ed il relativo Studio di Incidenza. Le dimenticate "Paludi di Arsago"-*

2.7.- *Altri effetti sul territorio.-*

2.8.- *Difetto assoluto di indicazione e di valutazione degli effetti del "parco logistico" ed uso sviato del Master Plan in funzione anche di una consistente operazione immobiliare.-*

3.- Conclusioni.-

* * *

1.- L'appropriata procedura di valutazione ambientale del piano di sviluppo aeroportuale e degli insediamenti nello stesso previsti.-

1.1.- La necessità della valutazione ambientale strategica (VAS) e l'assoluta inadeguatezza della sola valutazione di impatto ambientale (VIA) per l'analisi degli effetti degli interventi previsti dal Master Plan sulla "vasta area",

1.1.1.- L'interesse sostanziale dei Comuni, che formulano la presente osservazione, alla valutazione ambientale strategica (VAS).-

Il Piano di sviluppo aeroportuale (o Master Plan) di Malpensa è soggetto a procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) e, al riguardo, i Comuni osservanti chiariscono anzitutto che la necessità di detta procedura è motivata non soltanto dall'esigenza di doveroso rispetto dell'ordinamento comunitario e nazionale vigenti e dall'esigenza di evitare l'uso delle

procedure in materia di valutazione ambientale al fine di *compatibilizzare* in ogni modo il previsto intervento di ampliamento dell'aeroporto, ma anche e soprattutto dall'obiettivo diversa utilità che la procedura di VAS è in grado di offrire anche alle comunità locali.

In proposito, è sufficiente ricordare che il procedimento di VAS segue, fin dall'origine, costantemente e pedissequamente, l'ideazione e la formazione del piano, condizionandole permanentemente nella loro progressione in modo che le alternative siano proposte, valutate e risolte man mano che insorgono e che ogni possibile impatto significativo sia, fin dal momento in cui si prospetta, considerato e, quindi, eliminato od almeno contenuto. Il procedimento di VIA, invece, interviene, per così dire, a posteriori ed assume il carattere di controllo degli impatti significativi e negativi derivanti dall'attuazione di un progetto ormai formato, in vista dell'autorizzazione e dell'approvazione del progetto stesso.

Con la VAS, una volta superata l'*opzione zero* (che va comunque esplicitamente configurata e valutata), viene in essere un progetto senza impatto o con il minor impatto possibile; con la VIA, il risultato della procedura è espresso attraverso *prescrizioni* o *modifiche progettuali* che tendono ad incidere sugli esiti e sulle risultanze delle fasi di verifica di assoggettabilità e di valutazione. Il carattere peculiare della VIA dà rilievo anche al successivo accertamento delle eventuali violazioni delle *prescrizioni* impartite e delle *modifiche progettuali* imposte così da dare spazio una sorta di fase sanzionatoria con possibile sospensione dei lavori e/o con esecuzione d'ufficio da parte dell'Autorità Competente. Una simile previsione manca nella disciplina della VAS proprio

perché il ruolo dell'Autorità Competente si concretizza in un apporto durante l'intera elaborazione del piano, che si traduce eliminando -all'occorrenza- ogni possibile causa di impatto significativo, sin dall'origine.

Tale diversa impostazione teleologica e procedurale può esser colta anche in una differenza -non solo lessicale- nel regime delle consultazioni, aperte al "pubblico", in caso di VAS (art.14, commi secondo e terzo, D.Lgs. n.152/2006), ed a "chiunque abbia interesse", in caso di VIA (art.24, quarto comma, D.Lgs. cit.).

Insomma, le comunità locali sono interessate a partecipare alla fase di ideazione e di formazione del piano e non al controllo di un progetto concluso: tale partecipazione offre alle comunità medesime una maggiore possibilità di approfondimento e di verifica dei dati oggetto di esame ed un più consistente e significativo spazio per rendere efficaci i rispettivi contributi.

D'altra parte, gli stessi argomenti usati in sede ministeriale e nel SIA per escludere la procedura di VAS mettono in evidenza la circostanza che, attraverso l'uso improprio dell'espressione progetto ("*preliminare/definitivo*"), si è inteso perseguire non solo la scelta della procedura, ma anche la riduzione ai minimi termini dell'ambito territoriale di indagine nonostante che l'ampliamento ed il potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale interessino un'*area vasta* trascurata dal SIA e dalle *integrazioni volontarie*, sebbene coinvolta direttamente dalle ricadute dell'operazione in esame (cfr. anche successivo punto 2.2). Pure dal punto di vista dell'ottica e della scala della valutazione ambientale, le comunità locali hanno interesse sostanziale alla procedura di VAS.

Handwritten notes and signatures on the right margin:
- Top: "Veneranda"
- Middle: "in fine"
- Below "in fine": A signature
- Below the signature: A large stylized mark resembling a cross or a plus sign
- Below the mark: A signature
- Bottom: A signature

1.1.2.- Le considerazioni del Tavolo Tecnico presso il Ministero per escludere la VAS: loro illogicità ed infondatezza.-

Secondo la “relazione finale” 13.1.2011 del Tavolo Tecnico istituito presso il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (incluso nell’allegato 1/a al SIA) ed anche secondo autorevoli studi (Istituto per la ricerca e l’ingegneria dell’ecosostenibilità - I.R.I.D.E., “*Aspetti procedurali in materia di valutazione ambientale dei piani di sviluppo aeroportuale*”, novembre 2008), la VAS non sarebbe necessaria per i Piani di sviluppo aeroportuale (talvolta indicati come *Master Plan*) stante la pretesa irrilevanza delle differenze tra piano di sviluppo aeroportuale e progetti infrastrutturali -anche a livello di ambito territoriale interessato- cosicché la VAS verrebbe ad assumere connotati pressoché identici a quelli della successiva VIA, risultando perciò un’inutile duplicazione del procedimento; la portata territoriale dell’intervento, insomma, non consentirebbe di differenziare gli effetti valutabili con il *Master Plan* da quelli valutabili, successivamente, al momento dell’approvazione dei progetti. Anzi, il *Master Plan* sarebbe addirittura assimilabile ad un progetto.

Le considerazioni svolte nella ricordata “relazione finale” del 13.1.2011 non solo non convincono della possibilità di evitare la VAS, ma lasciano addirittura sconcertati per diverse ragioni e, tra le altre, per le seguenti:

a.- il *Master Plan* sarebbe “*da assimilare al progetto dell’aeroporto e questo non solo per la denominazione che ne è stata data (...) ma anche per gli effetti che l’approvazione*” dello stesso “*comporta ovvero la dichiarazione di pubblica utilità nonché di indifferibilità e di urgenza e la variante agli strumenti urbanistici esistenti ...*” (pag.6). Ma l’argomento degli effetti

ricorrere ad un modello intermedio, lo ha espressamente previsto e regolato per altre fattispecie (cfr. successivo punto 1.1.3);

c.- sempre ad avviso del Tavolo Tecnico, non sussisterebbero quelle ricadute di "vasta area" che richiedono la VAS: *"un'infrastruttura di trasporto, specialmente se di ampio respiro come quelle oggetto di valutazione ambientale nazionale (e quindi anche come l'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa: ndr), si inserisce in un contesto territoriale ma è giustapposta a questo e non interagisce in modi diretti con questo per cui non implica una modifica di assetto se non una trasformazione di aree strettamente necessarie per la sua realizzazione. Ne è prova la modalità con la quale viene approvata (pubblica utilità e variante agli strumenti urbanistici vigenti)"* (pag.10, allegato 1/a al SIA). Una simile prospettazione lascia davvero sconcertati tanto è irragionevole la pretesa che un piano di sviluppo aeroportuale della portata di quello di Malpensa e le sue eventuali varianti riguardi un'infrastruttura che, pur inserendosi in un contesto territoriale, non richiederebbe una valutazione ambientale strategica in quanto si giustapporrebbe al territorio senza interagire in modo diretto con lo stesso. Lo stesso fatto che le autorità del Tavolo Tecnico abbiano sentito l'esigenza di accampare una simile giustificazione dimostra che le autorità stesse sono assolutamente consapevoli della necessità della procedura di VAS proprio per assicurare che l'infrastruttura oggetto del piano non si giustapponga al territorio comprimendone le esigenze, ma costituisca tutti i presidi necessari per assicurare il rispetto delle esigenze medesime;

d.- e, come se non bastasse a compromettere l'intera procedura la sconcertante illogicità e l'evidente infondatezza dell'affermazione sopra riferita, il Tavolo Tecnico prosegue

riconoscendo che, in molti casi, l'infrastruttura aeroportuale "è spunto indiretto di sviluppi del territorio che modificano le caratteristiche e la struttura delle stesse aree limitrofe. Questo aspetto però non è da attribuire all'opera in progettazione visto e considerato che in molti casi tali trasformazioni implicano delle criticità anche per il gestore delle stesse infrastrutture, che preferirebbe non dover subire detti fenomeni. Il tema quindi si sposta da chi gestisce l'infrastruttura a chi gestisce il territorio". E, pertanto, l'azione per far fronte agli effetti e alle ricadute sul territorio circostante "se necessaria e ritenuta utile dall'ente territoriale diviene un'azione di pianificazione territoriale che potrà eseguire il più idoneo processo di valutazione ambientale e in termini di processo di VAS" (pag.10, allegato 1/a del SIA). Insomma, la VAS non è necessaria per l'infrastruttura aeroportuale, bensì per la successiva azione di pianificazione territoriale volta a superare le criticità determinate dall'impianto aeroportuale. Un simile rovesciamento delle responsabilità si qualifica da solo. Comunque, sarebbe impossibile e soprattutto inutile una valutazione ambientale strategica che accompagnasse un piano regolatore comunale il quale non potrebbe prevedere l'impianto aeroportuale, ma solo subirlo;

e.- d'altra parte, nel tentativo di superare ogni dubbio, il Tavolo Tecnico ricorda che la Lombardia "è dotata di un Piano Territoriale Regionale (il PTR) e per tale piano, che prevede il potenziamento dell'aeroporto di Malpensa, si è concluso il processo di VAS". Al punto 2.3 dell'allegato 1/a del SIA (pagg.20/26), vengono riferiti tutti gli elementi desumibili dal piano paesaggistico del PTR e dalla relativa VAS in ordine all'aeroporto di Malpensa: si tratta di accenni generici che comunque -ed è questa una circostanza decisiva per evidenziare

l'infondatezza dell'argomento sopra riferito- non valutano la prospettiva dell'ampliamento previsto dal *Master Plan* in esame. Ma è lo stesso Tavolo Tecnico a riconoscere che il PTR non ha definito né la consistenza del potenziamento "*né tantomeno le implicazioni che le opere possono avere sul territorio*" cosicché, "*nel caso della zona di Malpensa e del quadrante Ovest, la Regione sta redigendo un Piano Territoriale d'Area*" che è stato "*avviato con DGR 16.12.2009, n.VIII/10840*" e per il quale è prevista VAS con cui la Regione "*potrà assicurare che l'assetto del territorio nel quale si inserisce l'aeroporto sia pianificato e gestito nel rispetto della verifica ambientale strategica in atto*" (pag.11). E' perciò lo stesso Tavolo Tecnico a riconoscere che la compatibilità ambientale delle opere previste dal *Master Plan* non è stata valutata dal PTR e che, pertanto, la stessa Regione, contestualmente all'approvazione di detto Piano, ha dovuto avviare il Piano Territoriale d'Area stabilendo che lo stesso sia soggetto a VAS, ad una procedura che, però, non si è conclusa e che pertanto non è in grado di superare l'esigenza di una VAS per il *Master Plan* che interviene prima dell'approvazione del PTdA Malpensa.

Anche riguardo a tale strumento, il Tavolo Tecnico rovescia la sequenza procedimentale corretta: il piano di sviluppo aeroportuale è libero di prevedere (comportandone la dichiarazione di pubblica utilità) un notevole potenziamento dell'impianto aeroportuale, senza preoccuparsi delle ricadute sull'ambiente perché tanto di esse si occuperà un successivo atto regionale che, per definizione, non è in grado di influire sul piano di sviluppo aeroportuale medesimo.

Insomma, la VAS sarebbe stata esclusa non solo perché l'ampliamento aeroportuale "*si giustappone al contesto*

territoriale e non interagisce in modo diretto con esso”, ma anche perché verrà un nuovo Piano Territoriale d’Area e con esso una VAS che risolverà il problema della sostenibilità ambientale. Si tratta di un quadro assolutamente irragionevole e giuridicamente infondato che dimostra l’esatto contrario di quanto preteso dal Ministero, dalla SEA, dall’ENAC e dal loro Tavolo Tecnico. La procedura di VAS era ed è assolutamente necessaria.

1.1.3.- Il significativo esempio dei Piani Regolatori Portuali.-

La questione della necessità di non aggravare il procedimento e, quindi, di non ripetere, in sede di VIA, operazioni già svolte in occasione della VAS si è posta anche per il Piano Regolatore Portuale e cioè per uno strumento assimilabile, sotto molti profili, al Piano di sviluppo aeroportuale (o *Master Plan*). Il legislatore, però, ha risolto esplicitamente la questione portuale ma non quella aeroportuale: la soluzione legislativa esplicita è esemplare e risolve, in modo positivo, le questioni che il Ministero ha voluto superare sopprimendo illegittimamente la VAS nel caso del *Master Plan* della Malpensa.

A norma del comma 3-ter dell’art.6 D.Lgs. n.152/2006, introdotto dall’art.2 del D.Lgs. n.128/2010, *“per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell’ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di Impatto Ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale”*. Questa è, in assenza di strumenti speciali (e, quindi, anche nel caso del *Master Plan* di Malpensa), la soluzione giuridicamente corretta per qualsiasi caso in cui vi sia la possibilità di duplicazione tra attività svolte per la VAS ed

Jupia Kaurselehti

T. Scand

[Signature]

[Signature]

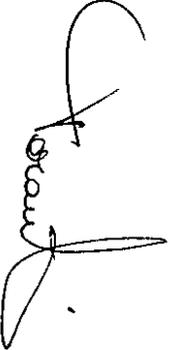
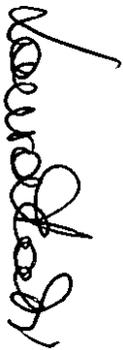
[Signature]

attività da svolgere per la VIA. Non è invece corretta la soppressione della procedura di VAS in quanto esclude la valutazione di profili assai rilevanti sotto il profilo sia dimensionale che procedurale (una cosa è accompagnare la progettazione, altra cosa è valutare un progetto).

Peraltro, non si può applicare al *Master Plan* in esame la particolare soluzione definita dal legislatore per il Piano regolatore portuale e, cioè, la soluzione di una valutazione di impatto ambientale integrata dalla VAS e conclusa con un unico provvedimento: si tratta infatti di una soluzione speciale riservata dal legislatore agli interventi portuali.

D'altra parte, la portata limitata dell'eventuale soprammissione tra VAS e VIA è risolta nel senso dell'utilizzazione delle informazioni e delle analisi contenute nel Rapporto ambientale anche per la redazione del SIA (art.10, quinto comma, D.Lgs. n.152/2006), senza che la soprammissione medesima possa in qualche modo costituire ragione di esclusione della VAS come prospettato ed attuato nel caso del *Master Plan* di Malpensa.

A confermare gli argomenti sin qui svolti è sopravvenuta anche la disposizione di cui all'ottavo comma dell'art.5 D.L. n.70/2011, convertito dalla L. n.106/2011, secondo il quale, nel caso di strumento attuativo di un piano già sottoposto a VAS, lo strumento attuativo medesimo "*non è sottoposto a valutazione ambientale strategica né a verifica di assoggettabilità qualora non comporti variante*" allo "*strumento sovraordinato*". Nel caso di specie, si è già avuto modo di segnalare che il PTR non prevede né la terza pista né la presenza di un consistente insediamento logistico-terziario-ricettivo che consenta anche (a ben vedere, soprattutto) insediamenti non funzionalmente necessari all'esercizio dell'impianto aeroportuale.



medesimo interessato dagli effetti del singolo progetto edilizio: sotto il profilo delle infrastrutture, dell'inquinamento e delle ricadute sul territorio, la valutazione complessiva dei diversi insediamenti previsti non può che avere ad oggetto un territorio di dimensioni molto maggiori (e, cioè, l'area definita, appunto, "vasta") rispetto a quella dello specifico progetto relativo al solo ampliamento. In proposito, mostrano evidenti limiti logici e funzionali i tentativi posti in essere con il SIA e con le *integrazioni volontarie* per definire una assai limitata area di studio ritagliata in modo da contenere quelle che vengono definite come le situazioni critiche immediate e dirette, mentre la valutazione ambientale e la ricerca degli effetti prodotti dal prospettato ampliamento dell'aeroporto andava svolta in modo più approfondito e su un'area ben più vasta. Al riguardo, si rimanda alle considerazioni specifiche di cui al successivo punto 2.2.

D'altra parte, la stessa Giunta Regionale, nella deliberazione n.VIII/5125 del 18.7.2007 di "verifica dello stato di attuazione" del Piano Territoriale d'Area Malpensa, ha affermato che *"l'eventuale aggiornamento (del Piano Territoriale medesimo: ndr) dovrà tener conto dei nuovi riferimenti normativi emanati a livello europeo e regionale con particolare riguardo per l'integrazione degli aspetti ambientali nei piani e programmi. In particolare dovranno essere applicate le procedure previste dalla Direttiva europea 2001/42/CEE ... concernenti la valutazione degli effetti sull'ambiente di piani e programmi ..."*. Non essendo stato ancora rinnovato l'ormai scaduto (ai sensi del quarto comma dell'art.1 L.R. n.10/1999 e nonostante la successiva parziale proroga operata dall'art.2 L.R. n.5/2009, venuta meno nell'aprile del 2011) Piano Territoriale d'Area ed

essendo oggi in corso il procedimento di approvazione del Piano di sviluppo aeroportuale, risulta evidente che le condivisibili considerazioni svolte dalla Giunta Regionale a proposito del Piano Territoriale d'Area debbono necessariamente valere anche per il Piano di sviluppo aeroportuale della Malpensa, almeno sin tanto che non sia -preventivamente- approvato un Piano Territoriale d'Area assoggettato a VAS.

Ma c'è di più. Nel nuovo *sedime aeroportuale* individuato dal *Master Plan* (tav.11, progetto - azzonamento) è impropriamente incluso, accanto alla terza pista, al nuovo terminal, all'espansione dell'"area cargo" ed alle altre funzioni necessarie per sostenere il servizio aeroportuale, anche un nuovo "parco logistico" (in cui sono previste anche attività come alberghi, banche, centri direzionali ed attività terze ivi compresa quella commerciale, come riconosciuto dalla SEA nella proposta di *Master plan*, nel SIA e nelle recenti *integrazioni volontarie*) di 260 ettari, pari cioè al 60% dell'intero ampliamento del *sedime aeroportuale*, ampliamento nel quale -invece- andrebbero incluse soltanto le attività, gli impianti e le strutture che esprimono le funzioni propriamente aeroportuali e quelle necessarie a loro complemento.

Nel caso di cui si tratta, quindi, gli interventi soggetti a VIA, a norma degli allegati alla Direttiva ed al D.Lgs. n.152/2006 sopra richiamati, sono due, uno relativo alla pista ed al connesso ampliamento delle strutture aeroportuali, l'altro relativo al "parco logistico" (comprensivo del centro direzionale, di insediamenti ricettivi e di possibili insediamenti commerciali). Almeno sotto questo profilo, non si può negare che il *Master Plan* proposto esuli dal modello del Piano di sviluppo aeroportuale e comunque sia un piano di carattere urbanistico che costituisce il quadro di

Giuseppe Scavroni
Scavroni
Scavroni
Scavroni
Scavroni
Scavroni
Scavroni

Manfredi
Pisani

13

referimento per progetti di più interventi sottoposti a VIA e che può comportare (in realtà, comporta) rilevanti effetti sull'ambiente, un piano, quindi, necessariamente da assoggettare a VAS anche per valutare gli effetti reciproci e quelli cumulativi (ad esempio, relativamente al traffico) dei due nuovi insediamenti e degli stessi con l'impianto esistente.

*

1.2.- Comunque, inadeguatezza degli elaborati prodotti anche ai fini della valutazione di impatto ambientale.-

Scavini

Il nuovo Piano di sviluppo aeroportuale (o *Master Plan*) non può certo essere definito come un *progetto* in senso proprio, cioè come elaborato idoneo ad offrire tutti gli elementi di conoscenza, le informazioni relative ai futuri insediamenti e la descrizione dei possibili effetti di un insediamento descritto in tutte le sue funzioni, costruzioni ed impianti, puntualmente definiti nelle loro caratteristiche dimensionali e strutturali. Al riguardo, oltre alla circostanza -forse formale, ma comunque significativa- che il nome "ufficiale" del *Master Plan* sia appunto "*piano (e non progetto: ndr) di sviluppo aeroportuale*" (art.1, sesto comma, D.L. n.251/1995), è decisiva la circostanza che lo specifico nuovo *Master Plan* di Malpensa è un elaborato a carattere sostanzialmente urbanistico che si limita ad individuare le aree sulle quali, in futuro e sulla base di veri e propri progetti, si intenderebbe realizzare l'ampliamento dell'aeroporto nonché il "parco logistico", indicando le relative destinazioni d'uso (cfr. tav.11 del *Master Plan*).

Gli elaborati costituenti il *Master Plan*, insomma, non possono essere definiti come *progetto* e non possono pertanto essere

oggetto nemmeno di quella puntuale valutazione che va svolta, nell'ambito appunto della VIA, sul progetto dell'opera.

I contenuti minimi del progetto sono, ad esempio, definiti dalle disposizioni comunitarie e nazionali, in materia di VIA, in modo più puntuale:

-l'allegato IV della Direttiva n.337/1985 prescrive che il progetto contenga, tra l'altro, *“una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e delle esigenze di utilizzazione del suolo durante le fasi di costruzione e di funzionamento; - una descrizione delle principali caratteristiche dei processi produttivi (intendendosi per tali almeno quelli relativi alla logistica: ndr), con l'indicazione per esempio della natura e delle quantità dei materiali impiegati;- una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti (inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo, rumore, vibrazione, luce, calore, radiazione, ecc.), risultanti dall'attività del progetto proposto”*;

-l'art.93 D.Lgs. n.163/2006, espressamente richiamato dall'art.5, lett.g, D.Lgs. n.152/2006, stabilisce, al terzo comma, che il progetto preliminare *“definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire e consiste in una relazione illustrativa delle ragioni della scelta della soluzione prospettata in base alla valutazione delle eventuali soluzioni possibili, anche con riferimento ai profili ambientali e all'utilizzo dei materiali provenienti dalle attività di riuso e riciclaggio, della sua fattibilità amministrativa e tecnica, accertata attraverso le indispensabili indagini di prima approssimazione, dei costi, da determinare in relazione ai benefici previsti, nonché in schemi*

Luigi Verrini

Foran

+

ME

grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare".

Da un confronto tra le norme sopra riferite e gli elaborati e le tavole che costituiscono il *Master Plan* emerge che quest'ultimo non può essere affatto qualificato come progetto idoneo a consentire un adeguato processo di valutazione di impatto ambientale.

Tale conclusione rimane valida anche a seguito delle *integrazioni progettuali volontarie* prodotte da SEA e pubblicate il 6.6.2012. Al riguardo, è sufficiente prendere in esame, ad esempio: a.- le tavole 1, 2, 3, 4 e 5 del *macro-progetto 9* (relativo al "parco logistico") che contengono raffigurazioni schematiche e manualistiche di due magazzini-tipo non meglio individuati e non inseriti nello spazio, trascurando peraltro tutte le altre tipologie (funzionali e dimensionali) di edificio previste nel vasto "parco logistico" (direzionale, banche, ricettivo, commerciale); b.- gli *approfondimenti progettuali* del *macro-progetto 9* ("parco logistico") in cui, a pag.5, si afferma che, "mentre per i terminal 'di prima linea' si possono già prevedere tipologia, configurazione e dimensioni dei singoli edifici sostanzialmente analoghe a quelle dei cargo building già esistenti a Malpensa, tutti gli altri edifici del 'Parco logistico' presenteranno forme e dimensioni diverse, in relazione alle funzioni che dovranno ospitare e che, allo stato attuale, non risultano ancora note nel dettaglio". Con quest'affermazione, SEA formula un'ammissione tanto chiara quanto decisiva del fatto che, neppure con le *integrazioni volontarie*, gli elaborati messi in campo per il SIA

riescono a costituire progetto puntuale ed idoneo ad offrire le conoscenze dimensionali, funzionali e tipologiche e, quindi, dei concreti effetti sull'ambiente e delle concrete esigenze di servizi del nuovo importante insediamento, non permettendo così alcuna delle operazioni di valutazione ambientale che richiedono la conoscenza puntuale della natura, della consistenza e della persistenza degli effetti indotti sull'ambiente sia nella fase di realizzazione edilizia sia nella fase di gestione dell'insediamento progettato.

* * *

2.- I contenuti del Master Plan aeroportuale e del relativo SIA.-

2.1.- Inadeguata valutazione delle vicende pregresse.-

Lo Studio di Impatto Ambientale è stato predisposto senza tener conto delle vicende pregresse ed in particolare di due circostanze decisive che vengono lasciate in ombra, tra gli allegati al SIA (cfr. anche pagg.21 e ss. della Relazione introduttiva alle *integrazioni volontarie*), o comunque del tutto trascurate:

a.- il 25.11.1999 i Ministri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali ebbero ad esprimere, motivatamente, un "giudizio di compatibilità ambientale negativo sull'ulteriore incremento dei voli all'aeroporto di Malpensa" rispetto ai voli in essere a tale data, non senza considerare che il piano regolatore aeroportuale di Malpensa 2000 non era stato assoggettato alla procedura di valutazione di impatto ambientale in quanto già autorizzato in precedenza. La valutazione negativa ebbe a discendere dall'esigenza di approfondimento in materia di



rumore, inquinamento atmosferico, salute pubblica e rischio, infrastrutture di collegamento, ciclo dell'acqua e dall'esigenza di misure di mitigazione e di compensazione (rumore e riqualificazione ambientale paesistica) nonché di attivazione e di potenziamento dei sistemi di monitoraggio. Le considerazioni svolte dalla Commissione nazionale per la valutazione di impatto ambientale in relazione al SIA prodotto in quella sede sono rilevanti e significative e potrebbero addirittura -si deve dire purtroppo- essere formulate e ripetute anche nei confronti del SIA oggi in esame, comprensivo delle *integrazioni volontarie*, che presenta tuttora limiti, carenze ed inadeguatezze analoghi a quelli denunciati nel giudizio negativo espresso dai competenti Ministeri nel 1999;

b.- il significativo perdurante inadempimento rispetto alle prescrizioni contenute nel D.P.C.M. 13.12.1999 e nel suo allegato con cui, nonostante la ricordata valutazione negativa di impatto ambientale, era stato deciso il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa prescrivendo, però, tutte le cautele che discendevano doverosamente dal giudizio negativo. Il paragrafo 3.1 del SIA si limita a ricordare il suddetto decreto senza però illustrare analiticamente le prescrizioni contenute nell'allegato al D.P.C.M. (quale, per citare un esempio non secondario, la prevista eliminazione dei voli notturni, tra le 23 e le 6) ed il grado di adempimento delle stesse nei successivi tredici anni di gestione dell'aeroporto. Al riguardo, però, si trova uno specifico elaborato (allegato 2 alle informazioni per il Tavolo Tecnico istituito dal Ministero dell'Ambiente, allegato 1/a al SIA) dal titolo "Nota su decreto 13.12.1999" che illustra le singole

prescrizioni e le "azioni svolte", al pari del paragrafo 2.2 della Relazione introduttiva alle *integrazioni volontarie* (pagg.22 e ss.). Non si tratta, però, di effettive individuazione e valutazione delle prescrizioni non rispettate e degli effetti che tale mancato rispetto non può non aver avuto e non avere tuttora sull'ambiente e, quindi, sul SIA del nuovo *Master Plan*. Valgono alcuni esempi: **b1.-** l'utilizzo "*despecializzato ed equilibrato*" delle due piste è considerato solo sul piano delle disposizioni emanate, ma senza nessuna verifica del loro rispetto e dei relativi effetti perché "*la gestione di tali modalità operative è di competenza ENAV sulla base di apposito NOTAM*", competenza che non esclude affatto la necessità che, nel SIA, vengano individuati e valutati gli effetti sull'ambiente della gestione e delle modalità operative in concreto praticati; **b2.-** la "*migliore distribuzione delle rotte di decollo*" non era stata, nel SIA, sostanzialmente considerata "*in attesa del termine dei lavori della Commissione Aeroportuale*", mentre nelle *integrazioni volontarie* si afferma che "*le rotte di decollo attualmente in uso sono le migliori applicabili e prevedono la ripartizione dei decolli indicativamente in modo equo in direzione nord/ovest ed in direzione nord/est*", come se la distribuzione "*equa*" di effetti negativi potesse costituire soluzione di una criticità così grave d'aver costituito oggetto di un notissimo procedimento giudiziario che ha visto S^EA e Ministero dei Trasporti condannati dall'autorità giudiziaria ordinaria al risarcimento del danno causato anche dall'uso delle suddette rotte di decollo e modalità operative di gestione; **b3.-** le limitazioni al volo notturno sono, nel SIA, semplicemente commentate con il fatto che "*non vi sono limitazioni previste*

Luigi Viora
Torano
Luigi Viora
Luigi Viora
Luigi Viora

dalla normativa” e che comunque il D.Lgs. n.13/2005 “ha ... ormai travolto e superato il limite indicato dal D.P.C.M. del 1999”, circostanza quest’ultima che non è dato rinvenire dalla lettura del ricordato decreto legislativo che, anzi, lascia in vita le restrizioni operative aventi fonte antecedente al febbraio 2005. Si tratta, comunque, di un commento sintomatico, ma del tutto estraneo allo spirito del SIA cui non interessa soltanto lo stato legale, ma soprattutto lo stato effettivo e prevedibile della sostenibilità ambientale. Nelle *integrazioni volontarie*, invece, si aggiunge che “la limitazione del volo notturno rientra tra i compiti ENAC e Ministero delle Infrastrutture” e che, comunque, “i voli notturni sono estremamente limitati e l’ordine di grandezza è nettamente in linea con il resto del contesto aeroportuale europeo”; **b4.-** quanto al “controllo della gestione dello spazio esistente tra il piazzale di sosta e le piste di decollo”, controllo destinato anche a valutare le emissioni prodotte in questo ambito, il SIA risolve tutto con il mero riferimento ad un accordo tra SEA ed ENAV, senza individuarne l’idoneità a produrre effetti di esclusione od almeno di mitigazione delle suddette emissioni senza registrare e ponderare neppure i concreti effetti di tale accordo; **b5.-** anche per il “controllo del rispetto delle rotte e delle procedure previste”, il SIA si limita a ricordare che “sono in vigore rotte sperimentali e NOTAM provvisori” in attesa che la Commissione Aeroportuale termini i propri lavori. Mancano però rilievi diretti, monitoraggi sul campo e valutazioni puntuali sugli effetti prodotti dalle “rotte sperimentali e NOTAM provvisori”; **b6.-** in tema di monitoraggio viene solo riferito che il rilevamento avviene a mezzo di diciotto

centraline: in realtà, al dicembre 2010, erano funzionanti nove centraline. Nessuna valutazione, però, viene effettuata sui risultati del rilevamento e sugli effetti dell'applicazione di sanzioni, a prescindere dalla specifica competenza sulle stesse;

b7.- quanto al *Piano del Verde*, il documento non ricorda nemmeno che il nuovo *Master Plan* prevede di sopprimere le aree di "riforestazione" poste a sud dell'attuale *sedime aeroportuale* occupando con l'ampliamento e con il "parco logistico" aree attualmente boscate ed aree della Brughiera del Gaggio per la quale è stata richiesta la speciale tutela connessa alla declaratoria di sito di interesse comunitario (SIC). Emerge così la pretesa che le mitigazioni necessarie per il primo insediamento vengono soppresse in occasione di un secondo insediamento, senza che vi sia alcuna sostituzione od alcun recupero che -peraltro- è nella specie non praticabile non essendo riproducibile altrove la *brughiera* con i suoi connotati, le sue caratteristiche ambientali e naturalistiche e le sue funzioni proprie nel sistema ecologico.

*

2.2.- Insufficiente ed erronea valutazione della situazione attuale.-

Lo Studio di Impatto Ambientale "estende l'analisi dello stato attuale delle varie componenti ambientali ad un'area vasta di circa 6 km intorno al sedime aeroportuale di progetto ... in modo da comprendere il territorio interessato dagli effetti del rumore degli aeromobili" (SIA, paragrafo 1.4; cfr. anche pagg.26 e ss. degli Approfondimenti ambientali delle *integrazioni volontarie*). Niente di men vero: si tratta di un'area di esame di dimensioni

troppo limitate, che non consente affatto una valutazione complessiva ed effettiva di tutte le ricadute delle nuove infrastrutture sul territorio. Al riguardo, si potrebbe ricordare che, nel caso dell'aeroporto di Zurigo, sono stati previsti diversi perimetri di (maggiore o minore) indagine che arrivavano comunque fino a 20 km dal *sedime aeroportuale*, un ambito tre/quattro volte maggiore del perimetro di indagine del SIA in esame.

D'altra parte, la circostanza che, in occasione di "*interventi infrastrutturali nel sedime aeroportuale*", SEA abbia effettuato opere di rimboschimento e di compensazione in Comuni posti ad oltre 40 Km di distanza dall'aeroporto quali Besate e Motta Visconti mette in evidenza che gli effetti dell'attività aeroportuale interessano un'*area vasta* molto più ampia di quella che è stata in concreto oggetto di indagine (pag.125 degli Approfondimenti ambientali delle *integrazioni volontarie*).

Lo Studio di impatto ambientale è stato peraltro predisposto senza adeguate indagini sul campo, senza significativi approfondimenti specifici e, in generale, sulla base di dati di letteratura per lo più risalenti nel tempo. A tali lacune SEA ha tentato di porre rimedio con le *integrazioni volontarie*, integrazioni che, però, non sono sufficienti. Al riguardo, basta esaminare l'elaborato *Valutazione di impatto sulla salute e disponibilità di SEA, elaborato che si limita a mettere in evidenza la (invero già affermata) necessità di valutazioni più approfondite in materia di salute*, ma che, in sostanza, ne rinvia l'accertamento e la concreta attuazione ad un futuro non precisato, attribuendo a tali valutazioni carattere di eventuale e mera verifica postuma e

non di elemento fondativo delle scelte progettuali e degli impegni di contenimento e di eventuale mitigazione degli impatti in concreto prodotti sulla qualità della vita e sulla salute delle popolazioni insediate nel territorio.

Queste circostanze viziano sin dall'origine il SIA per difetto della conoscenza di base dalla quale deve muovere qualsiasi valutazione sulle ricadute prevedibili di nuovi elementi di compromissione e sulle conseguenti decisioni progettuali ed insediative.

*

2.3.- L'alternativa zero.-

Lo Studio d'Impatto Ambientale, nel paragrafo 3.2 (al pari della Relazione introduttiva alle *integrazioni volontarie*, alle pagg.55 e 56), prospetta in modo sommario ed inadeguato eventuali alternative all'intervento proposto dal *Master Plan* all'evidente fine di introdurre elementi che in qualche modo tentano di simulare una valutazione ambientale strategica senza però poter produrre alcun effetto sul progetto già predisposto, che resta immutato. In particolare, il SIA illustra due "*alternative considerate nella definizione del progetto*" tra le quali anche quella che viene definita come *alternativa zero*. Il SIA, però, ha esaminato un'*alternativa zero* che tale non è. L'*alternativa zero*, infatti, dev'essere quella di lasciare immutati, rispetto alla situazione attuale, tanto le infrastrutture di servizio e le strutture edilizie quanto il numero dei voli e la capacità complessiva dell'aeroporto, mentre l'*alternativa zero* valutata nel SIA ipotizza "*la crescita del traffico in assenza di sviluppo infrastrutturale 'air side' dell'aeroporto. In sostanza si è ipotizzato di distribuire*

il traffico (futuro, immaginato in 49.557.179 passeggeri, rispetto agli attuali 19.303.131, ed in 1.344.936 tonnellate di merci, rispetto alle attuali 450.446: ndr) sulle infrastrutture aeronautiche esistenti, analizzandone le conseguenze in termini di impatto ambientale”.

Si tratta, insomma, di un'*alternativa zero* impropria, in quanto -con essa- l'aumento del traffico aereo totale non viene posto in discussione, ma viene fatto interamente gravare sulle piste e sulle strutture esistenti, con il risultato, assolutamente ovvio e scontato, di rendere insostenibile o, comunque, sconveniente, l'*alternativa zero* così come formulata.

Una vera *opzione zero*, invece, avrebbe dovuto essere prospettata in modo tale da far evitare -dal punto di vista ambientale, dell'inquinamento e del consumo di suolo- ulteriori compromissioni nel contesto territoriale della Malpensa.

In realtà, la pretesa *alternativa zero*, proposta nel SIA, potrebbe contenere la prospettazione (invero solo implicita e non chiara) del solo *sacrificio* del “parco logistico” e, cioè, dell'autonoma consistente operazione immobiliare impropriamente introdotta nel *Master Plan*: sacrificio però solo ipotizzato, ma alla fine scartato insieme all'*alternativa zero*.

*

2.4.- La salute dei cittadini.-

2.4.1.- Nell'allegato 1/a al SIA, nella parte relativa alle azioni svolte in relazione alle prescrizioni previste dal D.P.C.M. 13.12.1999, viene affermato che, “*per quanto riguarda la salute pubblica, l'ASL di Varese ha effettuato un'indagine epidemiologica; dai dati rilevati si è verificato che l'attività di*

Malpensa non ha prodotto situazioni critiche". Analoga conclusione si trova anche a pag.27 della Relazione introduttiva alle *integrazioni volontarie*.

Si tratta di un'affermazione che -oltre ad essere non veritiera- non tiene conto di diversi studi svolti di recente dall'ASL della Provincia di Varese:

-i dati relativi alla prescrizione farmaceutica convenzionata nel periodo gennaio-maggio 2011 hanno messo in luce un richiesta di farmaci antineoplastici più elevata (20,4%) nel distretto di Somma Lombardo (comprendente i Comuni attorno all'aeroporto) rispetto a tutto il resto della Provincia (17.6%);

-nella relazione "Valutazione sanitaria relativa allo studio di monitoraggio ambientale dell'aria nel Comune di Casorate Sempione", l'ASL di Varese ha messo in evidenza gli effetti negativi degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), non considerati nel SIA e nemmeno nelle *integrazioni volontarie* (al pari del PM 2,5). Si tratta di una carenza -informativa e, perciò, anche previsionale- assolutamente decisiva per escludere l'attendibilità del SIA sotto questo delicato e rilevante profilo;

-la medesima ASL, infine, nel "Monitoraggio e studi epidemiologici nei Comuni del CUV" ha evidenziato incrementi notevoli (dal 1997 ed il 2009) delle malattie respiratorie nei Comuni situati nelle adiacenze all'aeroporto con un aumento del 54,1% dei decessi e del 23,8% dei ricoveri.

In questa situazione, non si vede come il SIA possa asserire che l'attività di Malpensa "*non ha prodotto situazioni critiche*" sul piano epidemiologico.

Giuseppe Lorenzetti

Gianni

[Signature]

[Signature]

2.4.2.- Sempre in tema di carenza e di inadeguatezza del SIA, si deve considerare, a riguardo del quadro di riferimento normativo e della qualità dell'aria, quanto segue:

a.- il D.Lgs. n.155/2010, recependo la Direttiva 2008/50/CE, ha introdotto un valore obiettivo per il PM 2,5 (da raggiungersi entro il 1°1.2010) e valori obiettivo per arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene. Il SIA e le *integrazioni volontarie*, nel definire lo stato attuale della qualità dell'aria e nell'accertarne le criticità attuali e quelle potenziali con l'ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale, non hanno tenuto conto degli inquinanti indicati dal ricordato decreto legislativo;

b.- carente e parziale, in quanto riferita ad uno solo dei 9 *macro-progetti*, è anche la valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria per la fase di cantiere svolta nel SIA e nelle *integrazioni volontarie*: manca ogni considerazione delle emissioni dei mezzi di cantiere, con particolare riferimento ad ossidi di azoto ed a materiale di particolato nonché dei livelli di concentrazione di polvere in atmosfera;

c.- il modello AERMOD è utilizzato senza dimostrarne l'effettiva applicabilità ad emissioni diverse da quelle di sorgenti fisse e, in particolare, alle emissioni degli aeromobili durante le fasi di decollo e di atterraggio. D'altra parte, la simulazione utilizza dati dell'anno meteorologico 2007, senza dimostrarne la rappresentatività se non con un confronto tra rose dei venti del 2007 e del periodo 2001/2011 dalle quali emergerebbe, secondo quanto affermato a pag.56 degli Approfondimenti ambientali delle *integrazioni volontarie*, una "*sostanziale corrispondenza*"

che però, in realtà, non sussiste, come emerge dalla sovrapposizione tra i due grafici;

d.- la valutazione si limita agli inquinanti considerati dalle disposizioni vigenti in materia; manca però la doverosa considerazione degli altri inquinanti che recenti studi di letteratura associano alle aree limitrofe ad aeroporti.

2.4.3.- L'indagine in merito allo stato delle ricadute e degli effetti prodotti negli anni dall'attuale infrastruttura sulla salute e sulla qualità della vita delle diverse comunità interessate in tema di rumore nonché la valutazione, sotto lo stesso profilo, del *Master Plan* sono assolutamente inadeguate e inidonee a consentire un'utile definizione della sostenibilità acustica.

In questa sede, è sufficiente segnalare soltanto che, anche a riguardo del rumore, il SIA utilizza elementi non aggiornati, non definisce lo scenario di riferimento per le valutazioni e trascura l'analisi di alcuni profili decisivi quali il rumore notturno (nonostante che, al riguardo, non siano state osservate le prescrizioni dell'allegato al D.P.C.M. 13.12.1999) e gli accertamenti svolti nel corso del giudizio c.d Quintavalle.

*

2.5.- Le ricadute sull'ambiente naturale e sugli habitat.-

2.5.1.- Le carenze del SIA in ordine alle analisi ed agli accertamenti degli effetti dell'ampliamento sull'ambiente e, in particolare, sull'igiene e sulla natura risultano ancora più gravi se si considera non solo che non sono stati raccolti sufficienti elementi nuovi aggiornati (non bastando di certo, al riguardo, i pochi elementi contenuti nelle *integrazioni volontarie*), ma anche che non sono stati tenuti in alcun conto i dati acquisiti e gli studi

Giuseppe Veneranda
F. Toscani
A. ...
M...

e le perizie svolte di recente che hanno consentito di accertare “l’evidenza oggettiva dell’inquinamento” determinato dall’attività di sorvolo sulla vegetazione e sugli animali nella zona della Malpensa, all’interno del Parco del Ticino, e che hanno condotto, dapprima, la Sezione X civile del Tribunale di Milano, con la nota sentenza n.11169 del 22.9.2008 (c.d. caso Quintavalle), a condannare il Ministero dei Trasporti e la SEA al risarcimento del danno (quantificato, per il singolo specifico e limitato caso, in € 3.908.239,50 oltre interessi), causato da detta attività e, poi, la Sezione II civile della Corte d’Appello di Milano, con la recente sentenza n.2157 del 15.6.2012, a ribadire l’accertamento dell’illiceità dei fatti denunciati ed a quantificare il danno in € 5.803.500,00 oltre interessi. Al riguardo, merita ricordare che il Corpo Forestale dello Stato, che ha eseguito, su richiesta del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, un sopralluogo presso l’area di cui si tratta, ha confermato, nella relazione del 9.8.2010, che *“la situazione fito-vegetativa-sanitaria delle suddette compagini boscate è alquanto precaria”* e che è stata constatata *“una fitta presenza di piante secche cadute al suolo, nonché di altri numerosissimi esemplari adulti con diverso grado di deperimento della chioma Da una sommaria empirica analisi visiva, il numero dei soggetti adulti secchi al suolo o deperienti (ancora in piedi) rappresenta una percentuale variabile, a secondo delle zone, dal 25 al 50% del totale delle piante adulte presenti. Addirittura, in alcuni tratti, ... il bosco adulto risulta assente, per totale moria delle piante adulte presenti”*. Inoltre, è stata accertata *“la totale*

assenza di avifauna (in particolare rondini)” ed anche “i pipistrelli e i corvi sono assenti ormai da anni”.

Proprio in considerazione delle risultanze degli accertamenti tecnici compiuti dal CTU nel ricordato giudizio davanti al Tribunale di Milano, confermate dalla relazione del Corpo Forestale dello Stato, il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha invitato tutti gli enti competenti ad assumere opportuni provvedimenti ed iniziative “per la salvaguardia e la tutela degli habitat e delle specie individuati nei siti Natura 2000 ricadenti nell’area in argomento, posti nell’elenco definitivo dei Siti di Importanza Comunitaria e delle Zone di Protezione Speciale”.

Di fronte a quello che lo stesso Ministero ha indicato, nella nota D.G. Protezione natura n.21428 di prot. del 7.10.2010, come “disastro ecologico nell’area adiacente Malpensa in pieno Parco del Ticino dovuto al sorvolo degli aeromobili in decollo dalla stessa”, il SIA mostra tutta la sua inadeguatezza con riferimenti ad una letteratura datata, in assenza di rilievi e di monitoraggi diretti, rispettosi almeno delle indicazioni ministeriali.

Ebbene: nella “nota sul decreto 13.12.1999” (allegato 2 alle “informazioni per il Tavolo Tecnico”, prodotte con il SIA), si legge che “l’ARPA di Varese, la Provincia di Varese ed il Parco del Ticino hanno effettuato due campagne di monitoraggio per lo studio degli inquinanti aerodispersi sulla vegetazione (la prima nel 1995 e la seconda dopo l’apertura di Malpensa -cioè, dopo il trasferimento su Malpensa di molti voli di Linate: ndr-); i risultati del secondo studio non hanno evidenziato criticità derivanti dall’avvio delle attività di Malpensa”. L’informazione

Handwritten signature: Giuseppe Veronesi

Handwritten signature: J. J. J.

Handwritten signature: B.

Handwritten signature: A.

Handwritten signature: M.

e le conoscenze usate sono, insomma, del tutto insufficienti oltre che erroneamente interpretate ed utilizzate, seppure il testo in commento sia stato redatto quando il caso *Quintavalle* era da tempo esplosivo e concluso con la condanna. Ciò vale a maggior ragione per le *integrazioni volontarie* che sono intervenute poco prima della conferma della sentenza di primo grado con incremento dell'importo del risarcimento del danno.

Assieme all'insufficienza assoluta dell'informazione ed in particolare di quella aggiornata, c'è dunque anche un'incredibile distrazione rispetto a vicende tanto pertinenti quanto clamorose che hanno suscitato grave allarme in tutta la comunità locale e che non possono lasciare indifferenti né la SEA né il Ministero.

Al riguardo, peraltro, va ricordato che la Commissione UE ha avviato una procedura d'infrazione contro la Repubblica italiana non avendo la stessa *“adottato le opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie nonché la perturbazione delle specie per cui il SIC ‘Brughiera del Dosso’ è stato designato”* e non avendo la stessa adottato le *“necessarie misure di conservazione per il SIC ‘Brughiera del Dosso’, a più di sei anni dalla sua inclusione nell’elenco dei”* SIC.

In questa situazione, insomma, pare davvero pretestuosa oltretutto contraria al vero l'affermazione, a pag.43 degli *Approfondimenti ambientali* prodotti con le *integrazioni volontarie*, secondo cui, in totale spregio anche al principio di precauzione, *“rispetto alla data di pubblicazione del SIA, il contesto di riferimento denota un generale trend di miglioramento ed una conseguente accresciuta capacità di carico dell’ambiente”*. Tale affermazione -davvero sintomatica-

costituisce prodotto di un indirizzo assolutamente contrario al vigente ordinamento nazionale e comunitario e, in particolare, alle norme di tutela dei SIC e delle ZPS ed in genere dei territori di pregio naturalistico: l'indirizzo è quello di assumere che, in una zona connotata da forti criticità dell'ambiente, una lieve riduzione della stessa possa giustificare un notevole maggiore carico sull'ambiente, con il prevedibile ed evidente risultato di perdere eventuali modesti miglioramenti provocando un complessivo aggravamento.

2.5.2.- Il previsto ampliamento del *sedime aeroportuale* (comprendente anche, nell'errata prospettazione del *Master Plan*, il "parco logistico") comporta un ulteriore consumo di suolo di circa 437 ettari (4.370.000 m²), gran parte dei quali appartenenti alla "Brughiera del Gaggio" ed all'adiacente area boscata.

La realizzazione della terza pista e del nuovo "parco logistico" con il conseguente ampliamento del *sedime aeroportuale* (anche con l'ampio territorio che il *Master plan* prevede di occupare con il "parco logistico" medesimo) sopprimerebbe, in un'area azionata dal Parco del Ticino come *agricolo forestale, di alto valore biologico e scientifico*, sia la "Brughiera del Gaggio" sia l'adiacente area boscata posta -tanto dal D.P.C.M. 13.12.1999 quanto dal *Piano del Verde*, facente parte del Piano Territoriale d'Area Malpensa (L.R. n.10/1999)- a compensazione del rilevante impatto ambientale conseguente all'incremento dei voli di Malpensa e, più in generale, alla presenza dell'impianto aeroportuale. Si tratta, per di più, di un'area, inserita tra gli elementi di primo livello della rete ecologica regionale, che costituisce un elemento fondamentale del sistema delle reti

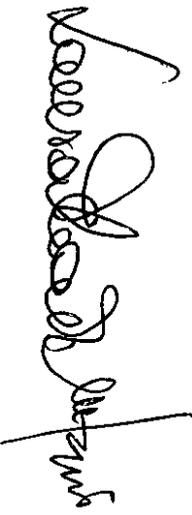
Giuseppe Lorenzini

Gianni

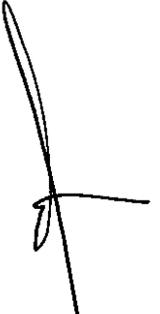
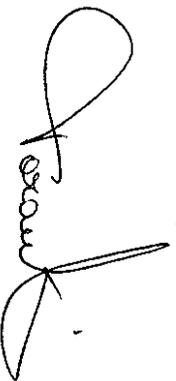
Luigi

F

M



ecologiche dell'intero Parco della Valle del Ticino (parco dichiarato, nel 2002, dall'UNESCO "Riserva della Biosfera e Patrimonio dell'Umanità") e che rappresenta uno degli ultimi esempi di *Brughiera lombarda* che costituisce un peculiare ecosistema ed uno speciale habitat sempre più raro anche perché non riproducibile nemmeno con interventi all'uopo mirati; esso è ascrivibile all'habitat denominato "lande secche europee" (european dry heaths, codice CORINE 31.2) che, ancorché non inserito formalmente tra i siti di importanza comunitaria, rappresenta un ambiente di notevole interesse e di grande valore ecologico e naturalistico assolutamente da conservare. Dalla "Brughiera del Gaggio" è peraltro possibile raggiungere una serie di percorsi ciclopedonali che collegano la provincia di Varese con quella di Novara, di Milano e di Pavia; la Brughiera è meta di un considerevole numero di visitatori in tutti i periodi dell'anno. D'altra parte, anche il Parco del Ticino ha deciso da qualche anno di aprire una propria sede presso l'ex dogana Austroungarica di Tornavento, nel punto in cui Via Gaggio scende verso la vallata del fiume Ticino.



Tale zona, proprio per le sue caratteristiche naturali e paesaggistiche uniche nel suo genere, riveste un grande valore ambientale, sociale ed economico tanto per le comunità locali che per l'intera Regione Lombardia. Non a caso, il Consorzio del Parco Lombardo della Valle del Ticino, constatato che - purtroppo - non veniva data la dovuta attuazione alla pur chiara prescrizione del D.P.C.M. 13.12.1999 che imponeva tutela conservativa e potenziamento del territorio posto a sud del *sedime aeroportuale* Comprendente anche la "Brughiera del



Gaggio”), ha dovuto dare avvio, con la deliberazione CdA n.47 del 15.7.2011, al procedimento di classificazione della Brughiera tra i siti di importanza comunitaria; a tale iniziativa la Regione Lombardia, con nota prot. n.289701 del 20.3.2012, ha dato seguito eccependo non già il difetto dei requisiti propri di un SIC, bensì l’opportunità che *“la proposta debba essere verificata e considerata in stretta relazione con le scelte di pianificazione territoriale e di programmazione regionale e statale riguardanti l’area ..., ponendo la necessaria attenzione al raggiungimento dell’obiettivo del miglior assetto ambientale compatibile con le infrastrutture esistenti e con le interlocuzioni sia istituzionali che tecniche in itinere”*, venendo così a riconoscere che il Piano di sviluppo aeroportuale di Malpensa prevale sulle esigenze di tutela, delle quali -pertanto- non si intende tener conto.

Il *Master Plan*, come già ricordato, prevede l’integrale soppressione del presidio naturalistico esplicitamente prescritto nel D.P.C.M. 13.12.1999 a compensazione degli impatti significativi e negativi dell’insediamento aeroportuale e del suo potenziamento del 2000. Si tratta di un’operazione doppiamente negativa: non solo incrementa le ragioni di impatto, ma rimuove le compensazioni già previste per far fronte ad altro e perdurante impatto. Ma la situazione risulta ancora più grave se si considera che: **a.-** le aree di compensazione ambientale previste dal *Master Plan* ed individuate nella tavola 11 sono ridotte in quantità ed in posizione assolutamente marginale; **b.-** *“la fattibilità degli interventi” di mitigazione e di compensazione “dev’essere garantita da un assetto normativo che preveda il superamento della proprietà delle aree, significativo motivo di limitazione*

nell'effettuazione di alcuni interventi previsti dal Piano del Verde di Malpensa 2000. Tale assetto normativo deve necessariamente prevedere un accordo di programma" e, cioè, uno strumento futuro ed incerto, connotato dalla decisione unanime degli enti partecipanti, cosicché non vi è alcuna garanzia dell'effettiva realizzazione delle previste opere (Approfondimenti ambientali delle integrazioni volontarie, pag.127); c.- l'attuazione del Piano del Verde, di cui la "Brughiera del Gaggio" e l'area boscata circostante fanno parte, era tra gli interventi prioritari che hanno motivato la parziale proroga biennale del Piano Territoriale d'Area con un esplicito provvedimento legislativo (art.2 L.R. n.5/2009).

*

2.6.- I siti di Natura 2000 (SIC e ZPS) ed il relativo Studio di Incidenza. Le dimenticate "Paludi di Arsago"-

Il SIA contiene anche, in ottemperanza a quanto disposto dal terzo comma dell'art.10 D.Lgs. n.152/2006, le valutazioni di incidenza relative a non pochi Siti di importanza comunitaria (SIC, Brughiera del Vigano, Brughiera del Dosso, Ansa di Castelnovate, Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate) e ad una Zona di protezione speciale (ZPS, Boschi del Ticino).

In proposito va subito segnalato che manca, anche nelle *integrazioni volontarie*, lo Studio di incidenza relativo agli effetti del potenziamento aeroportuale sul Sito di importanza comunitaria "Paludi di Arsago", anch'esso prossimo al *sedime aeroportuale*.

Ma l'intero studio di incidenza è gravemente carente in quanto non offre "la certezza che" l'intervento progettato "non pregiudicherà l'integrità del sito" (art.6, terzo comma, Direttiva 1992/43/CEE). Addirittura, per quanto riguarda la componente faunistica, lo Studio riconosce che le valutazioni prodotte sono "di carattere generale in quanto sarebbero necessarie maggiori informazioni circa l'effettiva presenza di specie di interesse prioritario all'interno dell'area della prevista espansione aeroportuale e nelle zone immediatamente adiacenti". Tale leale riconoscimento inficia lo Studio di incidenza in quanto -come accade peraltro anche per numerosi ulteriori aspetti e profili-, mancando una conoscenza aggiornata e documentata della situazione di fatto, non è possibile escludere il pregiudizio dell'integrità del sito e del relativo habitat. Ciò vale a maggior ragione dopo che, per uno dei menzionati SIC, vi è stato l'accertamento giudiziale a tutti noto pervenuto a conclusioni, in primo e, ancor di più, in secondo grado, per lo meno allarmanti.

*

2.7.- Altri effetti sul territorio.-

2.7.1.- Gli aspetti relativi alla mobilità sono stati considerati nel *Master Plan*, nel SIA e nelle *integrazioni volontarie* in modo assolutamente carente. Al riguardo, è sufficiente esaminare il capitolo 12.2 (*Implicazioni territoriali indotte*) della Relazione che prende in esame le infrastrutture di collegamento viario e ferroviario necessarie a garantire una funzionale ed efficiente accessibilità dell'aeroporto. La Relazione conclude affermando che i vari interventi sui sistemi di accesso sono comunque previsti e/o in fase di esecuzione a prescindere dall'effettiva

realizzazione delle soluzioni di intervento incluse nel Master Plan Aeroportuale, senza nulla aggiungere sui nuovi carichi di traffico e sulla valutazione delle relative implicazioni.

La stessa relazione tecnica, però, include la tab. 6.15 (*Riepilogo previsioni di traffico passeggeri per Malpensa*) che mette in luce un previsto incremento del traffico aereo, in 20 anni, del 165%, da 18.675.050 a 49.557.179 passeggeri (oltreché da 450.446 a 1.344.936 tonnellate di merci; cfr. anche pagg.9/16 degli Approfondimenti ambientali prodotti con le *integrazioni volontarie*). A fronte di questo incremento, il *Master Plan* non prevede alcuna infrastruttura aggiuntiva tesa ad assicurare l'accesso all'aeroporto ed il relativo deflusso a fronte dei notevoli potenziamenti prospettati; restano solo le previsioni già contenute negli atti programmatici esistenti, sebbene essi siano stati definiti in data antecedente alla redazione piano di sviluppo aeroportuale e, quindi, non abbiano potuto tener conto dei notevoli impatti sul traffico e sulle infrastrutture che potrà avere il previsto ampliamento dell'aeroporto.

L'analisi della mobilità è, peraltro, carente anche con riferimento alla rete di infrastrutture minori: non è considerata, ad esempio, la soppressione della SP 14-bis che comporterà, per i cittadini del Comune di Ferno, un notevole aggravio della accessibilità all'aeroporto dal Comune (dagli attuali 7,8 ad 11,2 Km). La soppressione della strada provinciale verrebbe, inoltre, ad annullare ogni residua possibilità di indotto ponendo la specifica comunità locale nella paradossale situazione di conseguire solo effetti negativi, nonostante il sacrificio

territoriale subito nel passato vedendo circa il 60% del proprio territorio comunale incluso nel *sedime aeroportuale*.

2.7.2.- Inoltre, il SIA considera (punto 4.3.2), ma non valuta la circostanza che ben sette pozzi di emungimento da cui il Comune di Ferno attinge la maggior parte dell'acqua potabile per la propria comunità locale vengono ad esser compresi, secondo il *Master Plan*, all'interno del nuovo *sedime aeroportuale*, investiti dalla realizzazione del "parco logistico" e perciò sottratti alla loro funzione attuale. Il SIA non valuta nemmeno se sussistano e quali controindicazioni possano avere gli interventi necessari ad ovviare alla grave carenza che deriverebbe a carico dell'acquedotto comunale.

A tali lacune SEA ha cercato di sopperire con le *integrazioni volontarie* (allegato 3 agli Approfondimenti ambientali), prospettando soluzioni (individuate sulla planimetria a pag.8) che, però, presentano limiti sotto il profilo dell'adeguatezza dimensionale delle aree ove collocare i pozzi sostitutivi (per quanto riguarda l'area di forma triangolare), dell'accessibilità (per quanto riguarda i pozzi da collocare in aree interne al sedime aeroportuale) e, comunque, dei maggiori costi di gestione derivanti dalla maggiore lontananza dei nuovi pozzi dai centri abitati serviti da quelli oggi esistenti.

2.7.3.- Il SIA, ai punti 2.2.4.1 e 2.2.13.1, afferma genericamente che, "tra le diverse azioni che verranno adottate, in una logica di rilancio delle priorità individuate, ... si proseguirà ... l'attività di delocalizzazione degli insediamenti intorno all'aeroporto ed incompatibili con il suo sviluppo, oltre al progetto di riuso del patrimonio acquisito". Ancora una volta il SIA non considera la

situazione pregressa ed i suoi esiti insoddisfacenti a riguardo della precedente operazione di *delocalizzazione* e rinvia ad un futuro ed a strumenti non precisati l'individuazione del numero, della consistenza e della qualità degli insediamenti da delocalizzare, la definizione del carattere dell'operazione prospettata, dei suoi oneri effettivi e dell'onere aggiuntivo che la stessa determinerà a carico delle comunità locali interessate. E' questa una ragione in più per escludere che il SIA abbia affrontato e valutato, pur nel limitato ambito territoriale definito dal SIA medesimo, le ricadute significative e negative degli interventi programmati.

*

2.8.- Difetto assoluto di indicazione e di valutazione degli effetti del "parco logistico" ed uso sviato del *Master Plan* in funzione anche di una consistente operazione immobiliare.-

Il *Master Plan*, come già ricordato, prevede l'insediamento, all'interno del *sedime aeroportuale*, di un "parco logistico" di dimensioni territoriali notevolissime (pari a circa 260 ettari e, cioè, il 60% dell'intero ampliamento del *sedime aeroportuale*) che viene così descritto, al paragrafo 10.1.4 della Relazione Tecnica: "è inoltre previsto l'insediamento più significativo delle attività di supporto agli operatori del settore (mense, uffici, banche, ...), nonché lo sviluppo di attività correlate quali officine, distributori carburanti, aree di sosta e ristoro, ecc. Per favorire l'interscambio della merce servita in aeroporto con modalità di trasporto di minor impatto per il territorio, all'interno di questa zona del *sedime* è stata prevista la possibilità di realizzare un terminale ferroviario, che

consentirebbe anche un significativo aumento dell'offerta di trasporto ed un ampliamento del bacino di utenza. Nell'area in esame possono inoltre trovare spazio altre attività compatibili, quali edifici per attività direzionali sia per la gestione del Parco Logistico, sia per l'insediamento di attività terze, attività di servizio e di supporto alla funzione passeggeri, nonché altre eventuali attività di carattere immobiliare (ad es. con destinazione commerciale o ricettiva)" (pagg.138 e 139; cfr. anche pagg.1/22 del macro-progetto 9 degli Approfondimenti progettuali delle *integrazioni volontarie*).

Si tratta di una descrizione assolutamente sommaria che non definisce né la consistenza né il peso insediativo complessivi né alcuno dei parametri urbanistici ed edilizi necessari per delineare puntualmente i futuri insediamenti. Non sono neppure definite - nonostante le apparenze- le effettive destinazioni d'uso: a quest'ultimo riguardo è sufficiente ricordare che, in Lombardia, tutte le destinazioni sono ammissibili, salvo quelle eventualmente escluse dal PGT (art.51, primo comma, L.R. n.12/2005). Solo a pag.164 della Relazione, si legge che nel vasto "parco logistico" "potranno insediarsi numerosi altri edifici più o meno direttamente correlati al trasporto merci, per una superficie complessiva costruita di ca 200.000 m²"; ma anche questa è una descrizione assolutamente vaga e generica che lascia campo libero a qualsiasi iniziativa, pure sotto il profilo della destinazione a riguardo della quale viene confermato che in queste "ulteriori vaste aree" potranno svilupparsi "nuove attività correlate al trasporto merci (a prescindere dal collegamento con l'impianto aeroportuale: ndr), che consente l'insediamento di

uffici, centri direzionali, attività ricettive e commerciali (hotel, ristoranti, banche), ecc” (pag.166). D'altra parte, anche negli Approfondimenti progettuali del macro-progetto 9 (“parco logistico”) prodotti con le integrazioni volontarie si legge, a pag.5, che, “mentre per i terminal ‘di prima linea’ si possono già prevedere tipologia, configurazione e dimensioni dei singoli edifici sostanzialmente analoghe a quelle dei cargo building già esistenti a Malpensa (ma non per questo collegati alla funzione aeroportuale: ndr), tutti gli altri edifici del ‘Parco logistico’ presenteranno forme e dimensioni diverse, in relazione alle funzioni che dovranno ospitare e che, allo stato attuale, non risultano ancora note nel dettaglio”.

L'estensore del piano, resosi evidentemente conto delle notevoli proporzioni dell'operazione immobiliare proposta e dell'assoluta libertà di realizzazione e di sviluppo della stessa, ha cercato di mimetizzare l'operazione medesima introducendo elementi di vago collegamento all'insediamento aeroportuale: nella tavola 11, ad esempio, ha azzonato l'intera immensa area come “parco logistico e funzioni di supporto e integrative alle attività aeroportuali”; nella tavola 14, ha introdotto nel vasto comparto anche un centro direzionale, un hotel ed una non ben definita “espansione area cargo” nonostante che, per quest'ultima destinazione, vi siano altri notevoli insediamenti previsti nell'ampio comparto azzonato appunto (nella tavola 11) come “area cargo” per la quale la Relazione Tecnica definisce “superfici e capacità indicative” (tabella 11.3, pag.164) che esauriscono anche l'eventuale sviluppo del traffico merci, “nonostante la significativa riduzione di traffico che si sta

attualmente registrando". Nel paragrafo 11.3 della Relazione, il tema dell'"area cargo" viene trattato congiuntamente con quello del "parco logistico", anche se, solo per la prima, vengono indicate le menzionate superfici e capacità indicative (pag.164).

Le riferite descrizioni contenute nella Relazione Tecnica, nelle tavole del piano e nelle *integrazioni volontarie*, però, consentono solo di individuare il "parco logistico" nella sua effettiva portata di operazione immobiliare davvero rilevante: in questo senso, sintomatici sono i riferimenti all'"*insediamento di attività terze*" e di "*altre eventuali attività di carattere immobiliare (ad esempio: con destinazione commerciale o ricettiva)*".

Un simile insediamento, però, non costituisce possibile oggetto di un Piano di sviluppo aeroportuale, ma integra, per dimensioni e funzioni, un insediamento soggetto ad autonoma e specifica VIA nonché a separati atti di pianificazione e di progettazione per i quali né la SEA né il piano di sviluppo aeroportuale sono legittimati.

Insomma: la previsione del "parco logistico" avrebbe -almeno- dovuto essere considerata per la sua consistenza, per le sue caratteristiche e per le sue specifiche funzioni quale insediamento certamente produttivo di effetti e di ricadute sul territorio circostante, effetti e ricadute che sono destinati ad aggiungersi a quelli dell'ampliamento aeroportuale, ma che non sono stati considerati nel SIA. La valutazione è perciò, quanto al vasto territorio del "parco logistico", non carente, non errata, ma addirittura inesistente.

Sotto il profilo qui considerato, emerge comunque un elemento sconcertante, sintomatico di grave illegittimità: il Piano

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature that appears to be "G. Forantini" and another signature below it.

di sviluppo aeroportuale sottrae ai Comuni, senza la benché minima giustificazione, il potere pianificatorio ad essi attribuito dall'ordinamento. L'evidente anomalia di questa situazione è certamente aggravata se appena si considerano elementi quali: **a.-** la dimensione territoriale del "parco logistico" (260 ettari) ed il suo peso (60%) nel complessivo ampliamento; **b.-** l'attuale crisi della funzione di hub dell'aeroporto di Malpensa e l'obiettivo venir meno di ragioni di potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale che inducono a considerare come certo e prossimo soltanto l'operazione immobiliare del "parco logistico"; **c.-** l'insediamento del "parco logistico", non necessario e non coerente con l'infrastruttura aeroportuale, va ad occupare ed a compromettere irrimediabilmente un sito di notevole interesse quale la "Brughiera del Gaggio" e l'adiacente area boscata prevista sia dal D.P.C.M. 13.12.1999 sia dal Piano Territoriale d'Area come elemento del "Piano a Verde" destinato a mitigare l'impatto dell'insediamento aeroportuale sia dal Piano territoriale regionale che la include tra gli elementi di primo livello della rete ecologica regionale; **d.-** l'insediamento del "parco logistico", non necessario e non coerente con l'infrastruttura aeroportuale, si pone peraltro in evidente contrasto con la disciplina del codice della navigazione in materia di piani di rischio aeroportuale (art.707) e volta a limitare l'edificazione non necessaria al funzionamento dell'aeroporto nelle zone prossime all'aeroporto medesimo. In proposito, lascia davvero perplessi l'invito rivolto ai Comuni da ENAC, con nota n.26283 prot. del 29.2.2012, ad introdurre nei propri strumenti urbanistici la previsione, per i futuri insediamenti, di adeguate distanze dall'impianto

aeroportuale, quando poi lo stesso *Master plan* prevede un poderoso insediamento logistico, direzionale, ricettivo e commerciale nelle immediate adiacenze dell'aeroporto, senza essere un supporto essenziale della funzione aeroportuale.

Lo sviamento sopra denunciato appare ancor più grave se si considera che lo stesso intende consentire un grande insediamento di funzioni private, coperto dalla dichiarazione di pubblica utilità connessa all'approvazione del *Master plan* e pertanto esente dal pagamento dei contributi e dai prelievi fiscali che invece colpiscono gli insediamenti di eguale natura posti al di fuori del *sedime aeroportuale*, realizzando così una sorta di concorrenza sleale che va a colpire ulteriormente gli insediamenti con identica destinazione presenti o realizzabili sul territorio extra-aeroportuale.

* * *

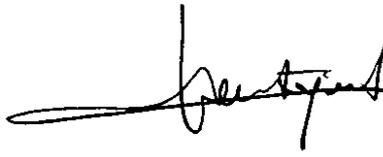
3.- Conclusioni.

Considerati i vizi procedurali e sostanziali nonché le carenze, le omissioni e gli errori del SIA relativo al nuovo Piano di sviluppo aeroportuale (*Master Plan*) di Malpensa e delle successive *integrazioni volontarie*, i sottoscritti Sindaci chiedono che la procedura di VIA sia conclusa con giudizio di compatibilità ambientale negativo sia quanto al *Master Plan* di Malpensa, sia quanto al diverso oggetto consistente nel "parco logistico", sia quanto alla valutazione di incidenza relativa ai SIC ed alla ZPS interessati, riconoscendo che comunque, in futuro, l'eventuale iniziativa per la sola parte di sviluppo aeroportuale sia sottoposta a valutazione ambientale strategica (VAS).

..., 3 agosto 2012 *Cardano al Campo*

Handwritten signatures and initials:
- Top: *Marino*
- Middle: *Orlandi*
- Below middle: *A*
- Bottom: *Veronesi*

Comune di Arsago Seprio
Il Sindaco Claudio Montagnoli




Comune di Cardano al Campo
Il Sindaco Laura Prati


Laura Prati
Sindaca

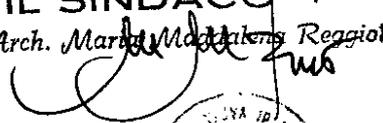
Comune di Casorate Sempione
Il Vice Sindaco Tiziano Marson



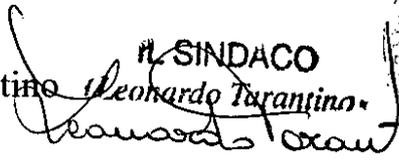
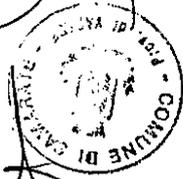

P. Comune di Ferno
P. Il Sindaco Mauro Cerutti
IL VICE SINDACO




Comune di Golasecca
Il Sindaco Maria Maddalena Reggioni

IL SINDACO
Dott. Arch. Maria Maddalena Reggioni



Comune di Samarate
Il Sindaco Leonardo Tarantino

IL SINDACO
Leonardo Tarantino



Comune di Vizzola Ticino
Il Sindaco Romano Miotti