



Città di Segrate

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del
Mare
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni
Ambientali - Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente, Energia e
Sviluppo Sostenibile
Valutazione e Autorizzazioni Ambientali (Codice NAZ182-RL)
P.zza Lombardia, 1
20124 MILANO
ambiente@pec.regione.lombardia.it

Comune di Milano
Ufficio Mobilità e Ambiente
protocollo@postacert.comune.milano.it

Comune di Peschiera Borromeo
Ufficio Ambiente
comune.peschieraborromeo@pec.regione.lombardia.it

Comune di Pioltello
Ufficio Ecologia
protocollo@cert.comune.pioltello.mi.it

Comune di San Giuliano
Ufficio Ambiente
comune.sangiulianomilanese@cert.legalmail.it

Oggetto: procedura di valutazione di impatto ambientale nazionale ai sensi dell'articolo 23 del D.lgs. n.152/2006 e dell'art.11 della l. r. 5/2010, inerente il seguente progetto: "Aeroporto di Milano Linate - Master Plan aeroportuale 2015/2030 proponente: ENAC"

Su richiesta dei gruppi consiliari Lega Federalisti Segrate e Segrate Nostra, si trasmette in allegato una nota contenente osservazioni in merito alla procedura in oggetto.

Distinti saluti

Il funzionario delle Segreterie
Dr.ssa Raffaella Montini

Documento informatico sottoscritto con firma digitale (art.20 - comma 3 - e art.24 D.lgs. n. 82/2005)

Ente certificato:



Iso 9001:2008

Palazzo Comunale
via I Maggio 20090 - Segrate
Telefono 02/26.902.1 Fax 02/21.33.751
C.F. 83503670156 - P.I. 01703890150

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del
Mare
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni
Ambientali - Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
Fax 06.5722.3040
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it.

Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente, Energia e
Sviluppo Sostenibile
Valutazione e Autorizzazioni Ambientali (Codice NAZ182-RL)
P.zza Lombardia, 1
20124 MILANO
ambiente@pec.regione.lombardia.it
E p.c.

Comune di Milano
Ufficio Mobilità e Ambiente
Piazza della Scala, 2
20121 Milano
protocollo@postacert.comune.milano.it

Comune di Peschiera Borromeo
Ufficio Ambiente
Via XXV Aprile, 1
20068 Peschiera Borromeo (MI)
Fax 02/55.301.469
comune.peschieraborromeo@pec.regione.lombardia.it

Comune di Pioltello
Ufficio Ecologia
Via C. Cattaneo, 1
Fax 02/92.161.258
protocollo@cert.comune.pioltello.mi.it

Comune di San Giuliano
Ufficio Ambiente
Via De Nicola, 2
20098 San Giuliano Milanese (MI)
Fax 02 98241110
comune.sangiulianomilanese@cert.legalmail.it

Oggetto: procedura di valutazione di impatto ambientale nazionale ai sensi dell'articolo 23 del D.lgs. n.152/2006 e dell'art.11 della l. r. 5/2010, inerente il seguente progetto: "Aeroporto di Milano Linate - Master Plan aeroportuale 2015/2030 proponente: ENAC"

Vista la documentazione pubblicata sulla pagina web del Ministero dell'Ambiente relativa a Valutazioni Ambientali (VAS – VIA) e su *Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione di Impatto Ambientale* di Regione Lombardia;

Vista la documentazione presentata durante la seduta della commissione territorio del comune di Segrate tenutasi in data 29 maggio u.s., durante la quale Dirigenti di S.E.A. S.p.A. hanno presentato gli elaborati del progetto in oggetto;

Preso atto che tale intervento si svilupperà nell'arco temporale di 10 anni e che sarà suddiviso in tre fasi consequenziali

Con riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale, si ritiene opportuno segnalare quanto segue.

COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO – PIANO TERRITORIALE REGIONALE

I tre macro-obiettivi proposti come base delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile trovano concretizzazione nell'ulteriore esplicitazione di sotto-obiettivi che sono correttamente elencati a pag. 26 dello Studio Preliminare Ambientale – All. 01. Tra questi si trovano i seguenti:

Punto 6. *Porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domandaagendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero.*

Punto 7. *Tutelare la salute del cittadino, attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente, la prevenzione e il contenimento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico, luminoso ed atmosferico;*

Punto 8. *Perseguire la sicurezza dei cittadini rispetto ai rischi derivanti dai modi di utilizzo del territorio agendo...sulla pianificazione e sull'utilizzo prudente e sostenibile del suolo e delle acque.*

Punto 9. *Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio.*

Punto 14. *Riequilibrare ambientalmente e valorizzare paesaggisticamente i territori della Lombardia, anche attraverso un attento utilizzo dei sistemi agricolo forestale come elementi di ricomposizione paesaggistica, di rinaturalizzazione del territorio , tenendo conto degli habitat.*

Punto 16. *Tutelare le risorse scarse (acqua, suolo, fonti energetiche)...*

COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO – PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Tra i macro-obiettivi esplicitati all'art. 3 delle Nda del P.T.C.P, vi è anche scritto:

Macro-obiettivo 01 – Compatibilità paesistico –ambientale delle trasformazioni.

Verificare le scelte localizzative del sistema insediativo assicurando....la difesa del suolo nonché dell'agricoltura e delle sue potenzialità...

Macro-obiettivo 04 – Policentrismo, riduzione e qualificazione del consumo di suolo

....Escludere o, comunque, limitare al massimo i processi di saldatura tra i diversi centri edificati e gli insediamenti lineari lungo le infrastrutture

Macro-obiettivo 05 – Innalzamento della qualità dell'ambiente e dell'abitare

...Tutelare i valori identitari e culturali dei luoghi...Favorire l'impiego di tecniche urbanistiche compensative e perequative di livello comunale e sovracomunale per il perseguimento del macro-obiettivo.

COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO – PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DI SEGRATE

Tra i piani territoriali considerati per le verifiche di congruità delle previsioni relative al comparto territoriale in esame, vi sarebbe il Piano di Governo del Territorio di Segrate approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 11 del 14 Febbraio 2012 e pubblicato sul BURL serie Avvisi e Concorsi n. 19 del 9 Maggio 2012.

I riferimenti a tale P.G.T. sono completamente fuori luogo.

Infatti, con sentenza in data 27 febbraio 2015, n. 576, il TAR Lombardia, Sezione II ha disposto "l'annullamento dell'intero PGT per effetto dell'accoglimento della maggior parte delle censure proposte con il ricorso principale", con conseguente "totale caducazione" dello strumento urbanistico.

Le motivazioni articolate nella sentenza del TAR Lombardia n. 576/2015 poste alla base dell'annullamento del PGT attengono fondamentalmente ai seguenti aspetti:

- **carenze riferibili alla trattazione da parte del PGT delle tematiche del consumo di suolo e della connettività ecologica in ambito locale;**
- **carenze concernenti la Valutazione Ambientale Strategica resa con riferimento al PGT.**

A seguito dell'istanza cautelare presentata dal Comune di Segrate, il Consiglio di Stato, Sezione IV, con ordinanza n. 2047 del 13 maggio 2015, ha accolto in parte la richiesta disponendo la sospensione *"della provvisoria esecutività delle statuizioni caducatorie contenute nella gravata decisione con riferimento alle aree diverse da quelle denominate TR1, TR2, TR3, TR4"* e sospendendo *"la provvisoria esecutività delle statuizioni caducatorie contenute nella gravata riferibili al Piano delle Regole ed al Piano dei Servizi"*.

Inoltre, a seguito delle elezioni amministrative tenutesi a Maggio/ Giugno 2015, si sono insediati una nuova Giunta ed un nuovo consiglio comunale. Nella delibera di Giunta Comunale n. 94 del 17.09.2015 avente ad oggetto *"Avvio procedimento per la variante al Piano di Governo del Territorio - Art. 7 e seguenti della Legge Regione Lombardia n. 12/2005 e s.m.i Valutazione in merito al contenuto della sentenza del TAR Lombardia, Milano Sez. II, n. 576/2015 e dell'ordinanza del Consiglio di Stato, sez. Quarta, n. 2047/2015"* si legge che:

"E' volontà dell'Amministrazione recentemente insediatasi procedere a una variante del PGT alla luce dei rilievi procedurali sollevati dalla sentenza del TAR Lombardia e delle indicazioni scaturenti dall'ordinanza del Consiglio di Stato n. 2047/2015;

- che, in particolare, in esecuzione delle predette pronunce giurisdizionali l'Amministrazione intende verificare la correttezza del procedimento seguito per l'approvazione del Piano e assumere, così, le correlate decisioni;

- che detta variante al PGT, in linea con la sopravvenuta legislazione in materia di contenimento del consumo di suolo, comporterebbe necessariamente la riduzione del consumo di suolo attualmente previsto dallo strumento urbanistico."

Con delibera 28 gennaio 2016, n. 12 la Giunta del Comune di Segrate ha deliberato i propri indirizzi di redazione della variante al PGT, in base ai quali:

“... si ridisegnerà la città mirando alla riduzione massima del consumo di suolo con l’obiettivo di raggiungere, in un adeguato arco temporale, standard qualitativi diffusi alla scala europea. Questo obiettivo richiama direttamente la ridefinizione degli ambiti di trasformazione identificati nel PGT vigente in merito a: a. ridefinizione dei perimetri individuati come “ambiti di trasformazione”; b. verifica ed eventuale ridefinizione delle potenzialità edificatorie degli ambiti di trasformazione introdotti o riconosciuti dal PGT 2012 anche in relazione al patrimonio edilizio invenduto o non ultimato; c. apparato normativo in grado di programmare nel tempo gli interventi sulla base del patrimonio edificato e invenduto.”

Inoltre:

“Per tutto il tessuto consolidato si definiranno norme per l’incentivazione del riuso e della riqualificazione urbana attraverso opportuni meccanismi di incentivazione.

Inoltre, nello stesso ambito, si costruirà un apparato normativo che mira all’aumento della qualità di uso del suolo urbanizzato attraverso la utilizzazione di indici parametrici (quali ad esempio il Biotopo Area Factor - BAF) per misurare la capacità biotopica del suolo urbanizzato e la introduzione di specifica normativa che obbliga l’aumento di Biotopo Area Factor per qualsiasi intervento di riqualificazione urbana.

Uno degli obiettivi ormai diffusi nelle pratiche urbanistiche è l’aumento delle caratteristiche energetiche del patrimonio edilizio esistente. Si ridefiniranno i parametri di incentivazione rispetto alle classi energetiche degli edifici (anche in base alla nuova normativa regionale) e verrà esclusa la ex Classe A dalle riduzioni di oneri oggi previste. In sede di redazione dei documenti del PGT si cercheranno opportune misure operative e concrete per implementare i temi propri della “smart city”. In particolare il tema dell’energia sarà sviluppato tenendo conto delle più recenti opportunità tecniche e della possibilità di mettere a sistema il complesso insediativo del territorio comunale. Per compensare l’impatto ambientale del sistema edificato e dei flussi di traffico, si individueranno interventi di mitigazione complessiva dell’impronta urbanistica esistente con la previsione di specifici ambiti di rinaturalizzazione e/o di nuove piantumazioni, anche in frange attualmente marginali, incolte o non fruibili, per aumentare la capacità di assorbimento di CO2 dei sistemi naturali.”

La variante del P.G.T. è prossima all’approvazione.

Osservazione

Tutto ciò premesso, con stupore, si osserva che:

- un’area verde all’interno del sedime aeroportuale, sita in territorio del Comune di Segrate, sarà interamente trasformata e destinata a parcheggio Multipiano (*Intervento E1 – Parcheggio Area Nord*);
- il numero totale degli stalli nella configurazione di progetto di sistema parcheggi ammonta a 8.830 quando il fabbisogno al 2030 è quantificato in 7.563 posti auto (5.284 per l’utenza aeroportuale e 2.279 per gli addetti ed operatori);
- il ricorso ad utilizzo di suolo libero sito in Comune di Segrate non tiene minimamente conto del fatto che in un ambito immediatamente adiacente al sedime aeroportuale, nell’abitato di Novegro, è previsto la costruzione di un parcheggio per oltre 5.000 posti auto (ADP – Ambito 2 e il proponente ha chiesto un ulteriore ampliamento) e che, a breve distanza, altri 15.000 posti auto saranno realizzati con il Centro Commerciale Westfield Milan (ADP – Ambito 3);
- 708.000 metri cubi saranno abbattuti e 1.217.000 metri cubi costruiti all’interno del sedime aeroportuale con un incremento di volumetrie del 72%. Non sono specificati i criteri di tali interventi di ampliamento e di “*rinnovamento prettamente qualitativo*”, se non considerazioni generiche circa il contenimento del

consumo energetico e l'installazione di impianti fotovoltaici. Di conseguenza non ne è neppure valutato l'impatto migliorativo di tali strutture sull'ambiente;

- la sistemazione del waterfront verso l'Idroscalo e la creazione della nuova Piazza Idroscalo, descritti come *"strumenti di connessione tra la città, l'Idroscalo ed il suo Parco"*, costituiscono una ulteriore pressione antropica a ridosso dello stesso Idroscalo e tali spazi risultano essere usufruibili esclusivamente dal personale aeroportuale e da passeggeri in transito;

- l'attuale assetto di infrastrutture comprese all'interno del sedime aeroportuale risulta essere interferente già con i vincoli posti dall'art. 142 del D. lgs. 42/2004 e smi (*si veda pag. 48 della Sintesi non tecnica*);

- il rafforzamento delle connessioni ecologiche consisterebbe in una generica piantumazione di specie autoctone senza che ne sia specificata la quantità e il reale impatto sull'ambiente circostante (per esempio, in termini di miglioramento della qualità dell'aria).

Alla luce di quanto sopra, in un'ottica di equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali, si chiede fin d'ora:

1. che la procedura di VIA tenga conto del modificato quadro di riferimento programmatico e in particolare dell'esito della prossima approvazione della Variante del P.G.T. di Segrate,
2. lo stralcio integrale di consumo di suolo all'interno del sedime aeroportuale, con particolare riferimento alle costruzioni di parcheggi multipiano,
3. l'ampliamento in territorio di Segrate della superficie dei parchi attraverso meccanismi di perequazione quale misura di compensazione ambientale a carattere sovracomunale conseguente all'incremento delle volumetrie nel sedime aeroportuale,
4. l'individuazione e l'obbligo ad utilizzare indici parametrici stringenti (quali ad esempio il Biotope Area Factor - BAF) per misurare e migliorare la capacità biotopica del suolo urbanizzato,
5. il contributo alla realizzazione di reali connessioni ecologiche e connessioni ciclo-pedonali tra i sistemi dei parchi circostanti il sedime aeroportuale (Grande Forlanini, Idroscalo, Centro Parco di Segrate),
6. di cogliere l'opportunità del Masterplan 2015 -2030 per ripristinare il del rispetto dei vincoli ai sensi dell'art. 142 del D. lgs. 42/2004 e smi e, a tal fine, di prevedere un arretramento ad ovest di tutte le strutture prospicienti l'Idroscalo.

ATMOSFERA

Si apprezzano le simulazioni modellistiche effettuate in relazione all'inquinamento acustico ed atmosferico.

Sul sito dell'ENAC, inoltre, si legge quanto segue:

Compiti e responsabilità

Le competenze dei soggetti coinvolti sono così individuate:

- *l'Enac istituisce e presiede la Commissione Aeroportuale di ciascun aeroporto aperto al traffico civile; approva ed adotta le procedure antirumore; contesta mediante i direttori aeroportuali le*

violazioni ai vettori. ENAC inoltre riscuote le sanzioni amministrative, il cui introito è versato al bilancio dello Stato per essere destinato agli interventi di riduzione dell'inquinamento acustico aeroportuale

- l'ENAV spa o l'Aeronautica Militare- laddove competente- forniscono i tracciati radar delle traiettorie degli aeromobili civili e dei sorvoli delle aree di interesse sia alla società di gestione aeroportuale che all'Agenzia Regionale/Provinciale Protezione Ambiente (ARPA) territorialmente competente
- le compagnie aeree devono rispettare le procedure antirumore stabilite per ciascun aeroporto
- la società di gestione aeroportuale installa, gestisce e provvede alla manutenzione del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale e predispose i piani di abbattimento del rumore
- l'ARPA effettua ispezioni periodiche per verificare l'efficienza dei sistemi di monitoraggio e trasmette al Ministero dell'Ambiente e alla regione, o provincia autonoma territorialmente competente una relazione sui controlli effettuati. Essa effettua, altresì, per conto degli enti locali, misurazioni per la vigilanza sull'attuazione delle norme ambientali
- i comuni sono tenuti a fornire i dati sulla popolazione esposta al rumore e le previsioni relative agli insediamenti urbanistici in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti. I Comuni sono tenuti ad una destinazione d'uso del territorio nel rispetto della normativa per la tutela dall'inquinamento, cioè a minimizzare l'impatto ambientale sulle popolazioni delle aree circostanti l'aeroporto. Essi devono osservare gli obblighi derivanti dalla zonizzazione acustica aeroportuale approvata, adeguare i piani regolatori alle aree di rispetto aeroportuali ed infine recepire nei propri piani di risanamento, i piani di abbattimento del rumore aeroportuale. Infine nel caso di preesistenti destinazioni d'uso, i comuni sono tenuti ad adottare i piani di risanamento acustico, i quali devono prevedere misure cautelari a carattere d'urgenza per la tutela della salute pubblica.

Controlli

Le funzioni di vigilanza e controllo sul rispetto delle norme in materia di inquinamento acustico sono assegnate all'ARPA, all'Enac e agli enti locali, ognuno per la parte di competenza, come specificato nel paragrafo precedente.

Lo strumento fondamentale per l'esercizio dei controlli è il sistema di monitoraggio, le cui caratteristiche sono state stabilite dal Ministero dell'Ambiente. Esso è costituito da:

- centraline periferiche di rilevamento dei livelli sonori prodotti
- centraline microclimatiche idonee a correlare gli eventi sonori con i dati meteorologici
- un centro elaborazione dati

Le centraline devono essere ubicate nelle aree circostanti l'aeroporto, nelle posizioni più vicine alle proiezioni al suolo delle rotte di avvicinamento ed allontanamento degli aeromobili.

Il sistema deve garantire:

- il monitoraggio delle singole operazioni di decollo e atterraggio di ogni aeromobile per verificare il rispetto delle procedure antirumore da parte del pilota
- la registrazione, con continuità, dei dati di rumore generato da ogni volo

Il sistema inoltre deve permettere la correlazione tra il rumore prodotto e la traiettoria dell'aereo ricavabile dai tracciati radar ed evidenziare qualsiasi deviazione della traiettoria stessa dai corridoi assegnati.

Il controllo dell'efficienza dei sistemi di monitoraggio è effettuato dall'ARPA. Sulla base delle rilevazioni acustiche registrate e dei tracciati radar dell'aeromobile, Enac accerta l'eventuale inadempienza alla procedura antirumore prevista.

Il controllo del territorio è di competenza dei comuni che sono tenuti a vigilare sulla corretta destinazione d'uso del territorio circostante l'aeroporto in funzione degli obblighi derivanti dalla normativa vigente.

Sanzioni

La Direzione Aeroportuale dell'Enac accerta le violazioni alle procedure antirumore.

La violazione comporta l'avvio del procedimento sanzionatorio e quindi la determinazione della sanzione pecuniaria a carico dell'esercente dell'aeromobile.

L'esperienza acquisita ha dimostrato l'efficacia dell'adozione del sistema di monitoraggio, a seguito della cui applicazione si sono riscontrati valori pari al 97% del traffico operante secondo la procedura antirumore.

Osservazione

Negli ultimi due anni ENAC non ha mai convocato una commissione aeroportuale relativa a Linate (nemmeno con l'avvio del Masterplan), convocazione che risulta sia avvenuta invece per l'Aeroporto di Orio al Serio.

Si fa presente, inoltre, che in tutto il territorio di Segrate non esiste alcuna centralina deputata al controllo dell'inquinamento acustico né dell'inquinamento atmosferico e che, pertanto, risulta impossibile verificare l'effettivo impatto ambientale dei voli aerei e distinguere le emissioni inquinanti prodotte dal traffico aereo da quelle prodotte dal traffico indotto a terra.

Si fa altresì presente che sono costanti le proteste dei residenti Segratesi, in particolare dei quartieri limitrofi all'aeroporto quali Novegro (nord di Linate), Redeciesio (nord di Linate), Tregarezzo (nord – est di Linate) e San Felice (est di Linate), circa aumenti dei voli, mancati rispetti delle traiettorie aeree stabilite, particolare rumorosità di voli e altrettanto costanti sono le lamentele circa danni fisici, principalmente sordità, psicologici e materiali.

Il problema, pertanto, non è una simulazione di scenari futuri quanto l'inesistenza o l'inefficacia di un sistema di controllo dell'inquinamento acustico ed atmosferico attuale e di quello che verrà prodotto a seguito dell'implementazione del Masterplan.

Alla luce di quanto sopra, in un'ottica di equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali, si chiede fin d'ora di cogliere l'opportunità del Masterplan 2015 -2030 per posizionare l'aeroporto di Milano Linate strategicamente sul mercato come aeroporto "Eco-friendly", in particolare migliorando l'*Airport Carbon Accreditation* previsto da ACI Europe fino a raggiungere l'obiettivo di "Carbon Neutrality". Si chiede che l'obiettivo di Linate "Eco-friendly" sia perseguito anche attraverso:

- la selezione delle compagnie aeree e dei velivoli utilizzati su Linate in base ad un criterio di minimo inquinamento acustico ed atmosferico prodotto,

- l'installazione di centraline per il rilevamento dell'inquinamento acustico ed atmosferico nei quartieri segratesi di Novegro, Tregarezzo, Redecesio e San Felice,
- l'annullamento dell'impatto sull'ambiente delle procedure di *de-icing*,
- la convocazione costante della Commissione Aeroportuale,
- l'applicazione delle sanzioni in caso di mancato rispetto delle normative in vigore.

MOBILITA'

In considerazione del fatto che:

- l'intervento comporterà un aumento del 20% del traffico passeggeri;
 - il progetto prevede la realizzazione di strutture commerciali, di servizio e recettive con s.l.p. e volumetrie di gran lunga superiori a quelle attuali, tanto che gran parte delle stesse strutture non sono legate all'utilizzo strettamente considerato aeroportuale;
 - sul territorio circostante, a stretto contatto della struttura in considerazione, Regione Lombardia e Città metropolitana impongono il mantenimento di attività fortemente impattanti sotto il profilo ambientale quali il centro intermodale di Redecesio (quartiere di Segrate), il centro intermodale di smistamento di Tregarezzo (quartiere di Segrate), gli assetti viabilistici di interesse strategico meglio identificati con la strada provinciale SP 103 (Cassinese) e la strada provinciale SP 14 (Rivoltana), l'insediamento di un centro commerciale su di un'area di 286.000 m² (ambito ADP3) e di un progetto sulle aree dell'ex industrie aeronautiche Nardi contenente attività commerciali, ricettive e di servizio per una superficie di 14.850 m² (ambito ADP 2);
 - sono presenti in territorio del Comune di Segrate ulteriori rilevanti infrastrutture di interesse sovra-comunale e centri generatori di traffico quali: Parco esposizione di Novegro, Mondadori, IBM, 3M, Segreen, Luna park, parco Forlanini e parco Idroscalo,
- si presenta la seguente osservazione.

Osservazione

Tutto ciò premesso, a mitigazione del problema legato all'eccessivo e costante congestionamento in termini di traffico della SP14 (Rivoltana), si chiede:

- l'accesso al capolinea della MM4 mediante la creazione di un ingresso nell'abitato di Novegro;
- la realizzazione di una nuova viabilità di accesso sul fronte sud est dell'aeroporto ad uso pubblico (attualmente prevista come viabilità ad uso esclusivo interno) che permetta l'accesso ai mezzi pubblici locali, favorendo in tal modo la fruibilità dell'aerostazione e della stazione M4 da parte di utenti provenienti da Peschiera Borromeo e dalla SP 415 Pallese (vedi masterplan fase 1-2016/2020 punto 8 della legenda).

Tale proposta consentirebbe lo snellimento del traffico sulla SP14 (Rivoltana), attualmente unica arteria utilizzabile per l'accesso all'aeroporto, e uno sbocco diretto alla stazione M4 da parte dei cittadini di Peschiera Borromeo.

Si tratterebbe, pertanto, di un passo significativo nella ricerca di una mitigazione ambientale nell'ambito di un territorio già fortemente penalizzato come il nostro e di una scelta strategica che garantirebbe anche alla struttura aeroportuale una seconda porta d'accesso per chi proviene da sud, con possibilità di

raggiungere tramite mezzi pubblici l'aerostazione e la stazione M4 da Peschiera Borromeo e quindi da tutta l'area del Sud Est Milano.

BENI ARCHITETTONICI

E' desumibile dalla corposa documentazione presentata che si intende modificare alcuni edifici di pregio architettonico dell'aeroporto: la parte dell'aerostazione disegnata da Aldo Rossi e gli hangar anni '30 dell'Arch. Torres e dell'Ing. Danusso.

Osservazione

Si chiede la tutela e conservazione degli aspetti originali di tali edifici.

I gruppi consiliari

Lega Federalisti Segrate – Segrate Nostra