



Somma Lombardo, 5 settembre 2020.

*Ministero dell’Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

*Egr. Dott. Sergio Costa
Ministro*

Oggetto: Documento Sindaci del CUV sul Masterplan Aeroporto della Malpensa

Egregio Signor Ministro buongiorno.

In qualità di Sindaci, rappresentanti dei 9 comuni costituenti il Comitato Urbanistico Volontario, riteniamo fondamentale, in occasione della presentazione del cosiddetto “Masterplan dell’Aeroporto della Malpensa 2035”, favorire un confronto vero e costruttivo tra i diversi portatori di interesse presenti nel territorio.

Dal nostro punto di vista l’ipotizzato sviluppo dell’aeroporto non potrà che essere “equilibrato e sostenibile”, vale a dire rispettoso del territorio, delle sue esigenze, delle sue tradizioni.

Solo un aeroporto pienamente compatibile ed integrato con il contesto in cui è inserito ed operante nel rispetto delle istanze del territorio, può essere percepito dai cittadini in modo positivo.

Avremmo voluto avere il tempo necessario poter esprimere i nostri formali pareri ed osservazioni su un progetto che impatterà in modo significativo sulla vita dei nostri concittadini, ma la mancata proroga dei termini per le loro presentazioni, non ce lo consente. Per questo motivo, in attesa di formulare ulteriori considerazioni, Le inoltriamo le proposte che abbiamo già inviato agli amministratori di SEA, la società gestrice dell’Aeroporto della Malpensa in data 25 Febbraio 2020, utili a favorire un confronto sui seguenti temi:

1. Sostenibilità ambientale dell’aeroporto della Malpensa.
2. Azioni per la riduzione dell’inquinamento acustico ed atmosferico.
3. Collegamenti efficienti con l’Aeroporto della Malpensa e miglioramento della viabilità dei comuni limitrofi.
4. Ricadute occupazionali e tipologie contrattuali (Buona e trasparente occupazione).
5. Programmazione e sviluppo territoriale.
6. Risorse e rappresentanza del territorio.

1. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DELLA MALPENSA.

Crediamo sia prioritario definire con chiarezza qual è il numero massimo di movimenti (passeggeri e cargo) che il territorio è in grado di sopportare, con le attuali due piste (siamo contrari ad ogni ipotesi di realizzazione di una terza pista), prima di evidenziare criticità. Per fare ciò è necessario avviare un processo di Valutazione ambientale e sanitaria che consideri gli effetti sul territorio di un incremento delle attività aeroportuali.

Riteniamo opportuno che ogni nuova attività a supporto dell'aeroporto sia realizzata all'interno del sedime aeroportuale o nelle aree delocalizzate o in quelle già individuate dalla programmazione urbanistica dei comuni come ad essa vocate. Non è a nostro avviso necessario espandere l'attuale area di sedime aeroportuale.

Consideriamo non più differibile l'installazione una rete di centraline, supervisionate da ARPA, per il monitoraggio della qualità dell'aria.

Infine chiediamo la rapida attuazione di tutte quelle opere di mitigazione e compensazione ambientale previste nell'allegato A1 del cosiddetto "Piano d'area Malpensa".

2. AZIONI PER LA RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO.

Il controllo e la costante riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico devono essere obiettivi da perseguire quotidianamente, al fine di garantire alle popolazioni del territorio un'adeguata qualità della vita.

Per fare ciò è a nostro avviso fondamentale garantire:

- il pieno rispetto degli accordi esistenti, inerenti le rotte di decollo e gli orari di utilizzo delle piste;
- il corretto utilizzo delle SID di uscita degli aeromobili;
- il decollo da fondo pista per la totalità degli aeromobili (salvo eccezioni per motivi di safety).
- la massima quota possibile di sorvolo dei centri abitati, anche a costo di rimodulare il carico massimo degli aeromobili.

Occorre inoltre migliorare e velocizzare l'attuale sistema di condivisione delle rilevazioni acustiche (che prevede solo la diffusione di dati medi) e dei tracciati radar (ad oggi non disponibili ai comuni) andando oltre il semplice e rigoroso rispetto del "minimo sindacale" previsto dalla norma.

Ciò, oltre a favorire una maggior trasparenza nei confronti del territorio, consentirebbe di poter intervenire sui movimenti che generano picchi di rumore anomali.

Ribadiamo inoltre la necessità della realizzazione di una rete di centraline, supervisionate da ARPA, per il monitoraggio della qualità dell'aria.

Anche mirate politiche tariffarie e fiscali possono favorire un più veloce ammodernamento delle flotte delle compagnie aeree operanti a Malpensa, e con esso la riduzione delle emissioni acustiche ed atmosferiche. Per fare ciò è a nostro avviso necessario:

- Differenziare il più possibile le tariffe di handling, così da premiare le compagnie che operano con aeromobili di ultima generazione;
- Rendere operativa l'Imposta Regionale Sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (IRESA), così da promuovere l'utilizzo di aeromobili meno rumorosi; fu "congelata" per le oggettive difficoltà legate al dehubbing, ora le condizioni sono decisamente cambiate.

E' fondamentale attuare la cosiddetta zonizzazione acustica dell'aeroporto della Malpensa per poter applicare le procedure antirumore e sanzionare le infrazioni e attuare le compensazioni dovute dal gestore aeroportuale previste dalla normativa.

Attraverso audizione di ANCAI presso Commissione Trasporti del Senato (luglio 2019) si è richiesta applicazione anche in Italia della normativa che sanziona i singoli sorvoli di velivoli rumorosi (applicata in Germania); in attesa degli auspicati sviluppi normativi riteniamo necessario sviluppare un sistema di alert e di "ammonizioni".

3. COLLEGAMENTI EFFICIENTI CON L'AEROPORTO DELLA MALPENSA E MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DEI COMUNI LIMITROFI.

L'aumento del numero di passeggeri e delle tonnellate di merci in transito da e per l'aeroporto, ha già portato ad un significativo incremento del traffico veicolare sulle principali vie di comunicazione, creando non pochi problemi alla viabilità dei comuni.

Per tale motivo è necessaria la rapida attuazione di tutte le seguenti opere di collegamento con l'aeroporto già definite come "Interventi prioritari di definitiva individuazione" (Allegato A1) nel cosiddetto "Piano d'Area Malpensa":

- Nuova SS 341 da Gallarate (SS 336) a Vanzaghello (già finanziata).
- Bretella di Gallarate (A8-SS 336) (già finanziata).
- Tangenziale Nord di Somma Lombardo e Arsago Seprio (Ramo Ovest dal confine con Vergiate alla 336 dir "Via Giusti" e Ramo Est dalla 336 dir "Via Giusti" alla zona industriale di Arsago Seprio, già collegata con l'uscita Besnate della A8/A26).
- Variante alla SP 28 (Dal comune di Samarate, Frazione Cascina Costa, alla zona industriale di Ferno).
- Tangenziale Ovest di Gallarate da Besnate (A8-A26) a Cardano al Campo (svincolo SS 336).

Si tratta di collegamenti ritenuti fondamentali venti anni or sono ed ora assolutamente indispensabili.

Analogo discorso vale per la riqualificazione e la messa in sicurezza della SS336 anche attraverso l'installazione di strumenti di limitazione e controllo della velocità, un intervento non più differibile.

L'organizzazione delle Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026, con gli importanti investimenti infrastrutturali che ne conseguiranno, rappresenta un'occasione da cogliere al volo per realizzare queste opere "incompiute".

Una migliore pubblicizzazione dei vantaggi in termini di tempi di percorrenza ed una equiparazione del pedaggio, può favorire l'utilizzo dell'autostrada A4 (Milano-Torino) e della SS336 Dir, con innegabili vantaggi in termini redistribuzione del traffico, riduzione degli incidenti e dell'inquinamento atmosferico.

Un miglioramento della sostenibilità viabilistica (ed ambientale) si potrà ottenere anche attraverso lo sviluppo di una mobilità dolce (piste ciclo-pedonali) e di quella pubblica (aumento e/o potenziamento dei collegamenti autobus con i centri cittadini e di quelli ferroviari esistenti).

Sul tema del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 e la linea Milano-Domodossola, il CUV fa propria la posizione espressa dai Sindaci dei quattro comuni coinvolti dall'opera.

RICADUTE OCCUPAZIONALI E TIPOLOGIE CONTRATTUALI (BUONA E TRASPARENTE OCCUPAZIONE).

Durante uno dei workshop organizzati da Sea sul futuro Masterplan, è emerso un dato emblematico: delle circa 15.000 persone occupate a vario titolo all'interno dell'Aeroporto della Malpensa, solo il 18,2% risiede in uno dei nove comuni del CUV.

Si tratta di un risultato che, al netto delle ricadute indirette sull'indotto, ci lascia insoddisfatti.

E' importante che il futuro incremento di passeggeri e merci porti ad un aumento significativo dell'occupazione (anche) di cittadini residenti nei comuni del Cuv.

La strada per conseguire in modo trasparente questo obiettivo, è quella di censire la tipologia delle professioni richieste in futuro a Malpensa e provvedere alla loro formazione ed al loro conseguente reclutamento, tramite:

- Una partnership con i Centri di Formazione Professionale presenti nel territorio del CUV.
- L'apertura di uno sportello lavoro all'interno dell'aeroporto collegato con i vari sportelli Informagiovani comunali per favorire il continuo scambio di informazioni tra imprese e lavoratori del territorio.

E' inoltre necessario garantire una adeguata tutela dei lavoratori occupati a Malpensa anche attraverso la possibile stipula, in accordo con le parti sociali, di un contratto di sito sul modello di quello di Expo 2015.

4. PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO TERRITORIALE.

Durante la fase di preparazione al progetto "Bridge", Regione Lombardia ha attuato un'utile opera di coordinamento dei Comuni del Cuv finalizzata alla definizione di politiche congiunte sul tema dei parcheggi riservati agli utenti dell'aeroporto.

Tale opera potrebbe essere propedeutica alla definizione congiunta di aree, possibilmente già urbanizzate, da destinarsi a questo e ad altri servizi.

Inoltre riteniamo utile la definizione di una Zona Economica Speciale (ZES) da individuarsi estendendo anche alle aree aeroportuali la normativa nazionale che oggi le prevede per le zone portuali.

L'obiettivo è quello di stimolare l'insediamento di operatori del settore terziario avanzato nelle aree delocalizzate dell'intorno aeroportuale, nonché favorire il recupero delle numerose aree industriali dismesse presenti nei comuni dell'area di Malpensa.

5. RISORSE E RAPPRESENTANZA DEL TERRITORIO.

E' necessario che SEA, in un'ottica di Responsabilità Sociale di Impresa, destini in modo continuativo e condiviso risorse per interventi di carattere Ambientale, Sanitario, Sociale, Culturale, Educativo, da attuarsi nei comuni del Cuv, così come fatto attraverso il progetto "Job Agile – Revolutionary Road".

La tutela degli interessi del territorio passa anche dalla definizione di procedure di informazione, consultazione, concertazione tra il gestore aeroportuale e i rappresentanti del territorio, da attivare in occasione della presentazione del bilancio di Sea, del suo piano industriale ed ogni qual volta si discutano temi di interesse strategico per l'aeroporto della Malpensa.

Auspichiamo il rapido avvio di un confronto sui temi proposti e porgiamo Distinti Saluti.

Comune di Arsago Seprio Il Sindaco 	Città di Cardano al Campo Il Sindaco 	Comune di Casorate Sempione Il Sindaco 
Comune di Ferno Il Sindaco 	Comune di Golasecca Il Sindaco 	Comune di Lonate Pozzolo Il Sindaco 
Città di Samarate Il Sindaco 	Città di Somma Lombardo Il Sindaco 	Comune di Vizzola Ticino Il Sindaco 
		

Somma Lombardo, 6 Agosto 2020.



Spett.

Regione Lombardia - Giunta
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA
VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
Email: ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

CARLO PALAZZOLI

Email: carlo_palazzoli@regione.lombardia.it

e, p.c.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Email: cress@pec.minambiente.it

ENAC

Email: protocollo@pec.enac.gov.it

SEA S.p.A.

Email: legale@pec.seamilano.eu

Oggetto:

Procedura di valutazione di impatto ambientale nazionale ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 11 della l.r. 5/2010, comprensiva della Valutazione di incidenza di cui al D.P.R. 357/1997. "Aeroporto di Milano - Malpensa. Masterplan 2035".

Richiesta pareri e contributi istruttori. Rif. sito web regionale "S.I.L.V.I.A." VIA0198M

Spett.le Regione Lombardia

I sottoscritti:

Roberto Nerviani, Sindaco del comune di Vizzola Ticino

Fabio Montagnoli, Sindaco del comune di Arsago Seprio

Maurizio Colombo, Sindaco della Città di Cardano al Campo

Dimitri Cassani, Sindaco del comune di Casorate Sempione

Filippo Gesualdi, Sindaco del comune di Ferno

Claudio Ventimiglia, Sindaco del comune di Golasecca

Nadia Rosa, Sindaco del comune di Lonate Pozzolo

Enrico Puricelli, Sindaco della Città di Samarate

Stefano Bellaria, Sindaco della Città di Somma Lombardo

In qualità di rappresentanti del C.U.V. (Consorzio Urbanistico Volontario),
con riferimento alla procedura di V.I.A. di cui in oggetto, considerato che:

- L'analisi della documentazione risulta particolarmente complesso in ragione della consistente mole di atti da leggere e controdedurre
- Il perdurare dello stato di emergenza per contrastare l'epidemia da COVID 19, rende difficile la pubblicizzazione e la condivisione del documento con la cittadinanza vista l'impossibilità di convocare assemblee partecipate
- La prossima scadenza elettorale del 20 e 21 settembre per il rinnovo delle amministrazioni locali, vedrà interessati 3 dei 9 comuni facenti parte del C.U.V., con conseguenti impegni per l'assolvimento degli obblighi normativi e legislativi, nonché della campagna elettorale

con la presente

CHIEDONO

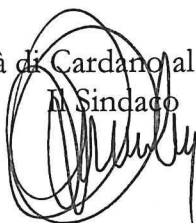
che il termine per la presentazione delle OSSERVAZIONI al MASTERPLAN 2035, indicato in 60gg, dalla presentazione con decorrenza 05/07/2020 e scadenza 05/09/2020, venga prorogato almeno fino al 15/10/2020 al fine di consentire una più puntuale e corretta valutazione degli atti trasmessi e la stesura di osservazioni pertinenti, redatte con cognizione di causa.

Certi di una corretta valutazione della presente richiesta,
con l'occasione porgiamo Distinti Saluti

Comune di Arsago Seprio
Il Sindaco



Città di Cardano al Campo
Il Sindaco



Comune di Casorate Sempione
Il Sindaco



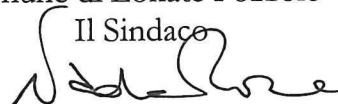
Comune di Ferno
Il Sindaco



Comune di Golasecca
Il Sindaco



Comune di Lonate Pozzolo
Il Sindaco



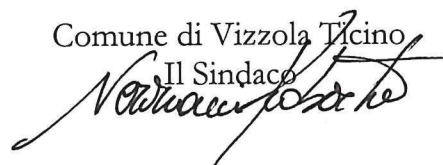
Città di Samarate
Il Sindaco



Città di Somma Lombardo
Il Sindaco



Comune di Vizzola Ticino
Il Sindaco



Spett.le

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE,
DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE E QUALITÀ
DELLO SVILUPPO,
Via C. Colombo, 44
00147 ROMA**

via pec all'indirizzo cress@pec.minambiente.it

* * *

OSSERVAZIONI
NEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE
DI IMPATTO AMBIENTALE
(art. 24, c. 3, d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152)

Procedimento promosso da ENAC

“Aeroporto Milano Malpensa

Masterplan aeroportuale 2035”

ID: 5359

* * *

Il **COMUNE DI LONATE POZZOLO**, C.F. 00392890125, con sede in Via Cavour, n. 20, Lonate Pozzolo (VA), in persona del Sindaco *pro tempore*, Dott.ssa Nadia Rosa,

PREMESSO

- che in data 7 luglio 2020 è stato pubblicato da ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile un avviso pubblico con il quale il predetto Ente ha comunicato di aver presentato al Ministero in

indirizzo istanza di avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale del progetto “Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035”;

- che il Ministero in indirizzo ha avviato il procedimento di VIA ed ha assegnato ai soggetti interessati e al pubblico un termine di sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell’avviso per la presentazione di osservazioni (termine nel cui decorso si è – purtroppo – interposta la pausa agostana);
- che nell’ambito della rinnovata programmazione dello sviluppo della struttura aeroportuale di Milano - Malpensa sino al 2035 il predetto progetto, come si legge nell’avviso e come la scrivente Amministrazione ha avuto modo di constatare accedendo alla documentazione tecnica, prevede, tra l’altro, un significativo ampliamento verso sud del sedime aeroportuale al fine della realizzazione di una nuova area cargo (opera denominata D3 – Area cargo nuovo sedime);
- che tale intervento è finalizzato ad un notevole incremento del traffico merci e si articolerà principalmente nella formazione di strutture funzionali allo stoccaggio e allo smistamento dei volumi in transito, con internalizzazione entro il sedime aeroportuale (ed entro l’orbita del gestore) di attività che troverebbero razionale ed equilibrata distribuzione entro un panorama territoriale più ampio, in conformità agli strumenti urbanistici comunali ed al PTC del Parco Regionale della Valle del Ticino;

- che la scelta di concentrare entro il sito aeroportuale anche tali funzioni (attività economiche in regime di concorrenza, non funzioni aeroportuali in senso proprio) determina l'esigenza di estensione del correlativo perimetro, con erosione di suolo ad elevata valenza ambientale e soppressione di boschi e brughiere pregiate entro un'area naturale protetta;
- che l'ampliamento previsto si estenderebbe per una vasta superficie, di cui 15,6 boscati, e determinerebbe anche la necessità di un ridisegno delle viabilità esterna all'aerostazione, con prefigurato spostamento del tracciato della strada provinciale 14 (e connesso ulteriore consumo di suolo e di risorse ambientali), ancorché l'arteria viaria rientri nel demanio stradale della Provincia di Varese, Ente che non consta abbia richiesto una VIA su un tale progetto;
- che rispetto ad una progettazione assai articolata l'ampliamento verso sud è il profilo su cui il Comune di Lonate Pozzolo ha interesse a prendere posizione in termini critici in questo documento;
- che il Comune di Lonate Pozzolo condivide inoltre e fa proprie *in toto* le osservazioni e le deduzioni del Comitato Urbanistico Volontario (CUV), di cui esso è parte costitutiva.

Tutto ciò premesso, con ogni più ampia riserva e sin da ora insistendo per una proroga del termine per la proposizione di un più

articolato contributo tecnico-scientifico, la scrivente Amministrazione formula le seguenti

OSSERVAZIONI.

NON SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELL'AMPLIAMENTO DEL SEDIE AEROPORTUALE – TRAVISAMENTO DEI DATI AMBIENTALI E SOTTOVALUTAZIONE EFFETTI DELL'IMPATTO AMBIENTALE SULLE MATRICI AMBIENTALI COINVOLTE E SUI SITI RETE NATURA 2000 – MANCATO ESAME ALTERNATIVE PRATICABILI - RICOMPRESIONE INTERVENTI ESTERNI IN CARENZA DI COORDINAMENTO CON ENTI LOCALI – CONTRASTO CON D.LGS. 152/2006, CON I PRINCIPI IN MATERIA DI AMBIENTE E CON LA DIR. 2014/52/UE

Come va subito evidenziato nella presente sede, l'ampliamento del sedime aeroportuale prospettato si colloca sul territorio del Comune di Lonate Pozzolo, in totale contrasto con le previsioni del vigente Piano di Governo del Territorio (preceduto da VAS) e determinerebbe – in estrema sintesi - la irreversibile soppressione di una estesa area boschiva e di brughiera, ricompresa nel perimetro del Parco Regionale delle Valle del Ticino: verrebbe quindi perduto il correlativo capitale naturale per effetto della trasformazione di un'area che è parte organica di un più vasto quadrante ambientale di enorme rilevanza ecologica e paesaggistica, nient'affatto degradata, come svalutativamente indicato in più parti del rapporto ambientale.

Trattasi infatti di un segmento dei boschi e delle brughiere che costituiscono gli habitat (di elevata importanza conservatoristica) caratteristici del quadrante perifluviale del Ticino.

Tale vasto areale è stato preservato nei decenni scorsi (sia dal Parco sia dal Comune) da ogni scenario di trasformazione edificatoria o infrastrutturativa in ragione delle valenze ambientali che lo stesso presenta, in termini di integrità e ricchezza floro-faunistica: tale area è del resto posta in diretta contiguità e continuità ecosistemica (con corridoi ecologici di connessione) con tre habitat inseriti nella rete dei siti Natura 2000 (habitat 4030, habitat 9190, habitat 9190). In proposito, va subito rimarcato che il dato della distanza da tali habitat dedotto nel rapporto ambientale e nella valutazione di incidenza, al quale si ascrive particolare significato al fine di sminuire l'interferenza dell'intervento in progetto, è indicato in termini che non danno affatto il senso dalla localizzazione e quindi dell'impatto delle opere in progetto: basti dire che, anziché dal limite dell'ampliamento programmato, la distanza rispetto alle aree tutelate è misurata dal centroide dell'ampia superficie aeroportuale, con il risultato di dilatare significativamente le distanze reali. Ne risulta quindi una sistematica sottovalutazione dei fattori di disturbo (*edge effect*) che l'ampliamento del sedime produrrebbe entro sistemi ambientali di enorme rilevanza e di straordinaria vulnerabilità¹. Tali

¹ Il piano di sviluppo di un aeroporto o Masterplan, alla luce delle modifiche apportate dal d. lgs. n. 104/2017, non permette di descrivere immediatamente la progettazione definitiva di tutti i singoli sottosistemi infrastrutturali; tuttavia, gli elaborati progettuali, per essere sottoposti a

impatti si aggiungerebbero, ovviamente, a quello già *ex se* insostenibile derivante dalla sottrazione dell'area naturale boscata e di brughiera, il cui valore ambientale non si presta a dequotazioni. Trattasi infatti di un'area completamente coperta da vegetazione, con ricca varietà del mix specie e comunità, priva di concrete minacce da colonizzazione di specie alloctone (profilo che viene invece enfatizzato nel rapporto ambientale), a cui può ascriversi una piena capacità di resilienza di lungo periodo. Tali superfici boschivo-arbustive vengono dipinte alla stregua di risorse a rischio e si prevedono interventi di matrice forestale di cui non si riscontra la stretta necessità e che, anzi, potrebbero avere l'effetto di alterare gli equilibri ecosistemici, specie se eseguiti con modalità non sorvegliate distribuite in un lunghissimo arco temporale.

Anche gli indicatori di impatto, preordinati a fornire una apparente oggettività alle scelte di impostazione del progetto e alle sottostanti valutazioni delle pressioni generate sull'ambiente appaiono complessivamente tesi a prospettare in termini depotenzianti il reale impatto dell'estensione del sedime aeroportuale e il differenziale sull'impronta ambientale dell'aerostazione rispetto alla situazione attuale.

v.i.a., devono comunque consentire una lettura integrata dell'insieme dei sottosistemi collegati e integrati tra loro in riferimento all'assetto dell'aeroporto, sia nello stato di fatto che in quello futuro riferito al periodo cui il progetto di piano di sviluppo aeroportuale si riferisce, con puntuale indicazione di tutti gli impatti: **Consiglio di Stato, sez. IV, 13/02/2020, n. 1164.**

Il rapporto ambientale ha scartato l'opzione zero senza neppure avere tematizzato un ragionevole e fattibile scenario di distribuzione razionale nelle zone produttive che pure il PGT di Lonate Pozzolo ha ritagliato e infrastrutturato in ambiti in cui è comprovata la sostenibilità ambientale: la vera opzione non è non fare nulla ma programmare insieme ai comuni la localizzazione ottimale di strutture che non necessitano affatto di concentrazione entro il sedime aeroportuale. Il rapporto ha quindi lasciato deterministicamente cadere una pluralità di ipotesi di intervento e riduce il confronto tra due scenari (1 e 2) con localizzazione dell'area cargo entro l'attuale sedime aeroportuale e un terzo scenario (3) con previsione di estensione del sedime aeroportuale entro l'area naturale boscata. L'indicatore di valutazione n. 3 "Occupazione e consumo del suolo" muove tuttavia da una sostanziale equiparazione dei suoli occupabili, senza dare in alcun modo conto di come i sedimenti aeroportuali (completamente cintati e antropizzati da decenni) presentino un gradiente ambientale incomparabilmente inferiore (si pensi solo all'impossibilità di diversione della fauna selvatica) rispetto alle valenze ambientali dell'area naturale oggetto del terzo scenario. In altri termini, aree prive di alcun valore ambientale, da lunga pezza inglobate nella struttura aeroportuale, vengono inammissibilmente trattate alla stessa stregua di aree comprese in un'area naturale protetta, pretermettendo di considerare ed evidenziare le evidenti differenze ontologiche tra le due tipologie di

suoli (gli uni già oggi vocati allo sviluppo aeroportuale, l'altro matrice ambientale integra, di straordinario valore ecologico). E' evidente la travisatorietà di tale equiparazione indotta dalla ricercata aspecificità dell'indicatore, di tipo unicamente territoriale e quindi programmaticamente inidoneo a dare conto delle perdita di servizi ecosistemici, massima nell'ipotesi 3 e invece insussistente negli scenari 1 e 2.

Anche il risultato dell'applicazione dell'indicatore n. 5 'Interferenza con aree ad elevata naturalità' appare viziato da un travisamento di fondo. Il giudizio (perplesso) 'migliore a seguito di progetto di miglioramento ambientale' assegnato alla scenario 3 (giudizio comunque comparativamente deteriore rispetto alle ipotesi 1 e 2 che non necessiterebbero di miglioramenti ambientali in quanto riferiti ad aree già comprese nel sedime aeroportuale) presuppone infatti la reale attitudine sul piano della riqualificazione ambientale del pacchetto di compensazioni previste dal progetto. Tale capitolo del progetto prevede una serie di interventi di (asserito) miglioramento della qualità dei popolamenti boschivi attigui al perimetro dell'ampliamento (ampliamento che – come accennato – determinerebbe anche l'imprescindibile spostamento della s.p. 14, opera sulla quale la Provincia di Varese non ha preso posizione e il cui impatto cumulativo non viene adeguatamente preso in considerazione). Tale dispositivo condizionale non ha alcuna reale efficacia marginale sul fronte ambientale. Va infatti eccepito che le

superfici boscate e quelle ricomprese nell'ampio areale di brughiera non sono né degradate né esizialmente impoverite dal punto di vista vegetazionale e gli interventi preconizzati non avrebbero alcuna reale attitudine a migliorarne in termini significativi le valenze ecologiche o il grado di specificità dell'armatura forestale. Peraltro sono già in atto strategie che dal livello eurounitario che saranno in grado di garantire i minimi interventi opportuni. L'incidenza migliorativa del rimboschimento compensativo sarebbe quindi minima, a fronte dell'enorme perdita di superficie boscata determinata dall'intervento. La misura di mitigazione proposta – peraltro in carenza di alcuna attendibile valutazione numerabile – non avrebbe quindi attitudine ad azzerare l'impatto della sottrazione del quadrante di pregio né la misura mitigatoria prevede la desigillatura o la restituzione ambientale di altre aree. A fronte di una proposta di sottrazione di un esteso quadrante di pregio, l'unica soluzione profilata avrebbe ad oggetto il rafforzamento (del tutto aleatorio e non quantificabile) dell'areale circostante, peraltro al presente già in condizione di adeguata efficienza ambientale o, comunque, in condizione di equilibrio non necessitante di massive alterazioni antropiche.

Considerazioni non dissimili possono essere estese *a fortiori* anche alle misure previste per le brughiere, ecosistema di straordinaria fragilità anch'esso oggetto di programmata drastica riduzione, ad onta delle previsioni che ne impongono la rigorosa conservazione. A fronte della sottrazione programmata per 2.7 ha, si

propone un intervento compensativo (in questo caso sarebbe davvero eufemistico parlare di mitigazione) che dovrebbe risolversi unicamente in azioni di reintroduzione del brugo (operazione che potenzialmente presenta attitudine ad alterare fragili equilibri ecotonali), peraltro programmata per la seconda stagione progettuale, quindi in una fase in cui il disturbo antropico potrebbe già avere provocato pregiudizi alle brughiere che connotano salientemente il territorio interessato dal progetto.

Gli interventi mitigativi non presentano inoltre il carattere della certezza di attuazione: nello stesso rapporto ambientale si dà conto di come per il rimboschimento di aree ex agricole o incolte sarebbe necessaria la successiva stipula di un accordo di programma con il gestore dell'area protetta (accordo di programma, dai contenuti allo stato incerti e non prevedibili, dal quale sarebbero stupefacentemente esclusi i comuni ed i proprietari delle aree): è quindi evidente come l'incertezza che connota l'effettività delle misure mitigatorie (*rectius*: compensazioni) sia tale da precluderne la deduzione quale efficace soluzione per riportare in condizione di sostenibilità l'intervento.

A ciò va aggiunto che – come accennato - molte delle misure di mitigazione proposte (rimboschimenti compensativi), lungi dall'essere profilate quale preconditione per l'avvio dell'intervento, verrebbero attuate solo a distanza di anni, con la più che prevedibile conseguenza che, quand'anche le predette misure avessero una

qualche utilità, *medio tempore* l'habitat preservando recederebbe definitivamente in stato di compromissione irrecuperabile, con frustrazione dell'obiettivo di miglioramento ecologico lumeggiato.

Sempre sul fronte delle mitigazioni, va evidenziato che le c.d. misure di valorizzazione territoriale consistenti in interventi infrastrutturali (quali sentieri, polo polifunzionale, spotting point, comunque lontanissimi da una prospettiva di perequazione territoriale) che dovrebbero compensare le sottrazioni di matrici ambientali (secondo una inammissibile logica di scambio ambiente-infrastrutture) sono previste al di fuori del sedime aeroportuale di cui si propone il ridisegno, con la conseguenza che tali interventi non potranno beneficiare delle previsioni della normativa di favore per gli interventi previsti dal piano di sviluppo aeroportuale. Dovrà quindi essere il PGT lonatese a dettare regole circa tali opere ma – va rimarcato – è sin qui mancato un qualunque reale coordinamento con gli enti locali. Tali interventi, in carenza di idoneo recepimento nello strumento urbanistico locale, sono quindi privi di ogni orizzonte di fattibilità e non sono quindi deducibili tra le misure da considerare nel bilancio di sostenibilità del progetto in valutazione né sarebbe possibile l'espressione di una prescrizione vincolante in tal senso con gli effetti di cui all'art. 25, IV comma, del d.lgs. 152/2006.

Anche l'indicatore n. 5 approda quindi ad un giudizio non condivisibile, minando l'attendibilità dell'intero iter logico della

comparazione tra scenari che costituisce la dorsale portante del rapporto ambientale.

La proposta progettuale si pone in totale contrasto con gli obiettivi di limitazione del consumo del suolo² che sono stati, tra l'altro, intransigentemente recepiti dalla legislazione regionale lombarda (l.r. 24 novembre 2014, n. 31), in recepimento di indicazioni europee (obiettivo consumo di suolo zero 2050 e Direttiva 2014/52/UE³) e sui quali si è soffermata la Corte costituzionale, confermando l'assunto secondo cui il suolo costituisce una matrice ambientale da preservare da trasformazioni e da trasmettere alle

² E. BOSCOLO, *Il suolo quale matrice ambientale e bene comune: il diritto di fronte alla diversificazione della funzione pianificatoria*, in *Scritti in onore di Paolo Stella Richter*, Napoli, 2013, 1101 e all'ampia bibliografia ivi indicata e a L. DE LUCIA, *Il contenimento del consumo di suolo e il futuro della pianificazione urbanistica e territoriale*, in *La coesione politico-territoriale*, a cura di G. De Giorgi Cezzi, P.L. Portaluri, in L. Ferrara, D. Sorace, *A 150 anni dall'unificazione amministrativa italiana*, II, Firenze, 2016, 299. Da ultimo, G. A. PRIMERANO, *Focus: soli consumption and public policies of territorial government*, in E. Picozza, A. Police, G. A. Primerano, R. Rota, A. Spina, *Le politiche di programmazione per la resilienza dei sistemi infrastrutturali. Economia circolare, governo del territorio e sostenibilità energetica*, Torino, 2019, 57, con aggiornati riferimenti alla vasta letteratura sedimentatasi sul tema.

³ A tal riguardo (consumo di suolo), la direttiva 2014/52/UE, al considerando 9, richiamati i contenuti della Comunicazione della Commissione del 22 settembre 2006 dal titolo "strategia tematica per la protezione del suolo" e del documento "Tabella di marcia per un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse" nonché gli ambiziosi obiettivi che le Nazioni Unite si sono poste a valle della Conferenza di Rio de Janeiro del 20-22 giugno 2012, rimarca come l'uso sostenibile del suolo costituisca una tra le primarie istanze europee. E' significativa l'affermazione contenuta nel considerando 9 secondo cui "i progetti pubblici e privati dovrebbero pertanto prendere in considerazione il territorio e limitare il loro impatto, per quanto riguarda in particolare la sottrazione di territorio e di suolo, facendo riferimento inoltre alla componente organica, all'erosione, alla compattazione e all'impermeabilizzazione; opportuni piani di utilizzo del suolo e politiche a livello nazionale, regionale e locale sono altresì rilevanti a tal riguardo".

generazioni future⁴, soprattutto in una delle aree (la Provincia di Varese) che presenta un elevatissimo tasso di *built-up*. Tornando ai tre scenari tematizzati e posti in comparazione, va rimarcato che lo scenario n. 3 è indubabilmente quello che postula consumo di suolo con elevate valenze di matrice ambientale, valenza che non può essere viceversa ascritta alle superfici comprese nel sedime aeroportuale. Tale dato, come detto, sfuma nella comparazione meramente quantitativa (e non trova affatto adeguata mitigazione: *supra*). E' solo il caso di ricordare come, dopo una prima stagione 'pionieristica', il dibattito sul consumo di suolo si è attestato ad un livello di maturazione tecnico-scientifica che impone di considerare non unicamente l'estensione delle superfici trasformate ed impermeabilizzate ma anche la qualità dei suoli e la biodiversità

⁴ Corte costituzionale nella sentenza 179/2019 (in relazione alla legge lombarda sul consumo di suolo): secondo la Consulta, gli interventi normativi tesi a limitare l'impermeabilizzazione dei suoli sono coerenti con "concezione di territorio, considerato non più solo come uno spazio topografico suscettibile di occupazione edificatoria ma rivalutato come una risorsa complessa che incarna molteplici vocazioni (ambientali, culturali, produttive, storiche) e, dall'altro, è avvertita sul fatto che il consumo di suolo rappresenta una delle variabili più gravi del problema della pressione antropica sulle risorse naturali. In quest'ottica la legge regionale [lombarda] si distingue per aver definito il suolo come «bene comune di fondamentale importanza per l'equilibrio ambientale, la salvaguardia della salute, la produzione agricola finalizzata alla alimentazione umana e/o animale, la tutela degli ecosistemi naturali e la difesa dal dissesto idrogeologico» (art. 1, comma 2). La legge regionale [lombarda] quindi, nelle sue finalità generali, dimostra di inserirsi in un processo evolutivo diretto a riconoscere una nuova relazione tra la comunità territoriale e l'ambiente che la circonda, all'interno della quale si è consolidata la consapevolezza del suolo quale risorsa naturale eco-sistemica non rinnovabile, essenziale ai fini dell'equilibrio ambientale, capace di esprimere una funzione sociale e di incorporare una pluralità di interessi e utilità collettive, anche di natura intergenerazionale".

sacrificata (*habitat loss and reduction*: cfr. *Secondo Rapporto sul Capitale Naturale*, redatto dal Comitato attivo presso il Ministero in indirizzo). Va inoltre aggiunto che la Direttiva 2014/52/UE, recepita entro la trama del D. lgs. 152/2006, ha espressamente riconosciuto che suolo costituisce una matrice ambientale tra gli obiettivi precipui della VIA vi sia anche il contenimento del consumo di suolo, inteso quale risorsa non riproducibile, scarsa e particolarmente vulnerabile, di infungibile supporto alla biodiversità.

Va quindi recisamente escluso che una tale soluzione progettuale possa essere considerata plausibile, specie in ragione della circostanza che le alternative rappresentate dagli scenari 1 e 2 sono configurabili ed agevolmente praticabili (e, a maggior ragione, sarebbe praticabile una soluzione di equilibrata allocazione della carico city nelle zone a ciò vocate del PGT lonatese)⁵: non può quindi sostenersi che la soluzione progettata sia l'unica possibile per il perseguimento degli obiettivi che il proponente si prefigge e che nella fattispecie il consumo di suolo, con irreversibile (e non compensata) perdita di biodiversità e di servizi ecosistemici, sia giustificabile e il

⁵ *“La valutazione di impatto ambientale non concerne una mera e generica verifica di natura tecnica circa l'astratta compatibilità ambientale dell'opera, ma deve implicare la complessiva e approfondita analisi comparativa di tutti gli elementi incidenti sull'ambiente del progetto unitariamente considerato, al fine di valutare in concreto - alla luce di tutte le alternative possibili e dei riflessi della stessa c.d. "opzione zero" - il sacrificio imposto all'ambiente rispetto all'utilità socioeconomica perseguita” Consiglio di Stato, Sezione Quarta, n. 1240 del 28 febbraio 2018.*

correlativo impatto sia sostenibile. A monte, manca quindi ogni giustificazione circa la scelta unidirezionale di concentrazione entro il sedime di attività che potrebbero trovare localizzazione 'distribuita' (non è quindi giustificata la 'determinante' del progetto): tale alternativa, logica, praticabile e conforme agli strumenti urbanistici, non è stata neppure messa a fuoco e si è preferito polarizzare la valutazione figurando come opzione zero una ipotesi implausibile⁶. Ciò appare ancor più inaccettabile anche in ragione della circostanza che non viene profilato un ampliamento del sedime aeroportuale per la formazione di opere essenziali per la gestione dell'aerostazione e per l'efficienza e la sicurezza del volo ma per concentrare – in termini non necessariamente ottimizzanti (e al limite dell'anticoncorrenzialità) entro il sedime anche attività privato-commerciali. In nome di un tale obiettivo appare impraticabile il consumo di suolo pregiato, a fronte della disponibilità, addirittura eccedentaria, di aree a destinazione produttivo commerciale a poca distanza, poste in quadranti di minor pregio e da lungo tempo oggetto di trasformazioni e urbanizzazioni. Il nuovo consumo di

⁶ La Direttiva VIA (Direttiva 2011/92/UE) richiede che il committente fornisca informazioni relative all'impatto ambientale tanto della soluzione prescelta quanto di ciascuna delle principali alternative da lui prese in esame, indicando altresì le ragioni della sua scelta, quantomeno sotto il profilo del loro impatto sull'ambiente, anche in caso di rigetto, in una fase iniziale, di tale alternativa, in quanto l'obbligo del committente di descrivere in modo sommario le principali alternative ha segnatamente lo scopo di motivare la sua scelta: **Corte giustizia UE , sez. II , 07/11/2018 , n. 461**

suolo è inammissibile anche in ragione dell'effetto di desertificazione che, come è facile preconizzare, investirebbe tali aree produttive di precedente e più razionale concezione (previste sulla scia del vigente piano di aeroportuale), determinando l'insorgere di degrado da sottoutilizzo. E' solo il caso di ricordare sul punto che il piano di sviluppo aeroportuale deve coordinarsi con "le prescrizioni degli strumenti urbanistici" (Circolare Min. Trasporti e dei Lavori Pubblici 23 febbraio 1996, n. 1408) "comprendono la verifica di compatibilità urbanistica" (art. 1, d.l. 28 giugno 1995, n. 251): è invece mancata una valutazione delle esternalità che si proietterebbero sulla struttura urbanistica del territorio circostante mettendo a rischio la tenuta.

La previsione di estensione del sedime aeroportuale appare quindi lontana dalla condizione di sostenibilità ambientale e un tale progetto si scontra frontalmente con l'esigenza di assicurare elevati livelli di tutela all'ambiente (e al paesaggio) in ambito comunque prossimo a siti di Rete Natura 2000, rispetto ai quali produrrebbe incidenza non compatibile con la preservazione dei fragili equilibri ecosistemici.

Va inoltre eccepito che anche la matrice acque potrebbe subire l'esposizione a gravi rischi di contaminazione. Va infatti ricordato che i pozzi da cui si attinge l'acqua per il consumo idropotabile per gli utenti del servizio idrico integrato di Lonate Pozzolo si trovano entro il sedime aeroportuale e sarebbero lambiti dai cantieri e si troverebbero successivamente a distanza da attività potenzialmente

pericolose e contaminanti non sufficiente a garantire la sicurezza di emunzione di risorsa qualitativamente adeguata. Di tale profilo nel rapporto ambientale non pare essere stata sviluppata adeguata trattazione.

Tutto ciò osservato, con espressa riserva di successive integrazioni tecniche, il Comune di Lonate Pozzolo, eccepisce la non sostenibilità del progetto sottoposto a VIA (e a valutazione di incidenza) e chiede che il Ministero adotti tutti i conseguenti provvedimenti di segno negativo, respingendo la richiesta di valutazione ambientale.

Con ogni più riserva di esercizio di facoltà ed azioni oppositive.

Con osservanza.

Lonate Pozzolo, 4 settembre 2020.

Il Sindaco

Dott.ssa Nadia Rosa

Analisi e Osservazioni al SIA di: Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan Aeroportuale 2035

Il territorio dei Comuni di Casorate Sempione, Arsago Seprio e Somma Lombardo non è interessato dalle espansioni del progetto in termini di trasformazione fisica di nuovi territori, ma anche se viene più volte dichiarato che: *“Lo sviluppo aeroportuale è previsto interamente all’interno del sedime esistente, nell’ottica di adeguamento e miglioramento mirati di spazi e strutture esistenti piuttosto che di semplice ampliamento, principalmente per limitare quanto più possibile le diverse forme di impatto sul territorio circostante”*, di fatto una parte consistente di territorio naturale nel comune di Lonate Pozzolo si intende trasformarla: *“Fa eccezione una limitata espansione delle aree cargo, ovvero del settore di attività a maggiore crescita e dinamico”*.

Non essendo il territorio comunale di Casorate Sempione, Arsago Seprio e Somma Lombardo avulso dal contesto sarà sicuramente comunque oggetto di trasformazioni, anche solo per le ricadute in termini di qualità dell’aria e impatto acustico, date dall’aumento del traffico aereo e soprattutto dal potenziamento del settore cargo che si intendono raggiungere con le opere contenute nel Masterplan Aeroportuale 2035.

Dall’analisi della consistente documentazione prodotta si denota che le valutazioni finali di potenziali impatti sulle diverse matrici ambientali considerate non sono commisurate con le considerazioni scaturite dalle analisi fatte nel SIA. Anche solo *“valutazioni di buon senso”*, ad esempio considerando il consumo di suolo, non possono portare per ogni comparto ambientale valutazioni finali che affermano che gli impatti *“possono essere considerati non significativi”*.

Le valutazioni a cui giungono tali studi ambientali, per dimostrare la sostenibilità delle opere, sembrano non sufficientemente approfondite per supportare le conclusioni a cui giungono e ciò comporta una banalizzazione delle conseguenze e dell’incidenza dell’opera.

Un tal tipo di analisi, proponendo considerazioni finali di impatti poco significativi” porta a proporre poche, banali e superficiali opere di mitigazione e compensazione; queste che dovrebbero essere pensate e progettate per *“appunto”* per compensare se necessario e mitigare per quanto si può in maniera adeguata e significativa gli impatti potenzialmente prodotti dall’opera.

Le poche opere di compensazione e mitigazione proposte non sembrano essere assolutamente sufficienti per contrastare, compensare e annullare le potenziali conseguenze dell’opera.

Considerando le analisi riportate nello *“Studio di Impatto Ambientale”* del Masterplan aeroportuale 2035 – Aeroporto di Milano Malpensa”, oltre a ciò che è stato prima espresso, in generale si nota un non adeguato scandaglio di tutte le matrici ambientali e dei possibili inquinamenti.

- Non si ritrova nessuna considerazione relativa ad altri inquinanti di tipo fisico, al di là delle indispensabili valutazioni sul rumore (impatto analizzato in maniera sicuramente approfondita ma che porta a valutazioni e soluzioni di mitigazione e compensazione in parte preoccupanti). Si ritiene fonte di importanti considerazioni anche valutazioni riguardanti le possibili problematiche legate all'inquinamento elettromagnetico e soprattutto a quello luminoso che può comportare rilevanti ricadute sull'ecosistema.

- Nell'analisi della componente "acque" si fa riferimento al Regolamento Regionale n.3 del 2006 che è stato abrogato e sostituito dal Regolamento Regionale n.6/2019 che è entrato in vigore il 3 aprile 2019.
Si ritiene quindi necessario rivedere tutte l'analisi degli scarichi e della loro gestione alla luce del nuovo regolamento e del nuovo strumento dato dalle materie dell'Invarianza Idraulica".
Si ritiene, inoltre, necessaria una valutazione delle capacità dell'impianto di depurazione consortile di Sant'Antonino a sopportare nuovi carichi inquinanti date le sue già attuali difficoltà di funzionamento e gestione.
Alla luce di quanto detto anche le considerazioni sulle acque sotterranee dovrebbero essere riviste e più accuratamente analizzate.

- Il suolo non viene considerato come risorsa di per sé e quindi l'importante tema del "Consumo di suolo" non è analizzato e valutato in maniera approfondita e se ne trovano considerazioni sparse che concorrono al solito sorprendente risultato di "impatti considerati poco significativi".
La particolare forma che si verrebbe a creare, con la creazione della nuova area cargo e con la nuova strada, sembra andare nella direzione della conurbazione con le aree urbane di Lonate Pozzolo con inevitabile ulteriore consumo di territorio, che si presenta di grande valore naturalistico.

- Gli approfondimenti riguardanti la componente detta "biodiversità" risultano chiaramente del tutto insufficienti a una reale valutazione dell'impatto delle opere proposte. L'aumento del sedime aeroportuale con l'immissione delle aree del territorio di Lonate Pozzolo determina un oggettivo consumo di unità ambientali, in particolare di boschi e brughiera, in un territorio riconosciuto come area protetta e area prioritaria per la biodiversità, sede di importanti corridoi ecologici della Rete Ecologica Regionale.
L'opera si inserisce in un'area riconosciuta come "elemento primario" della RER per cui valgono le seguenti considerazioni: Le trasformazioni in grado di compromettere le condizioni esistenti di naturalità e/o funzionalità ecosistemica sono in genere da evitare accuratamente. Qualora in sede di pianificazione locale venga riconosciuta una indubbia rilevanza sociale, le trasformazioni su dette aree sensibili potranno essere realizzate solo prevedendo interventi di compensazione naturalistica, da eseguire sullo stesso elemento della rete (corridoi o gangli primari).
Proprio l'essere elemento prioritario della RER non viene assolutamente valutato in modo adeguato.

Il termine ecosistema definisce importanti collegamenti tra la componente biotica e abiotica tipici di una realtà ambientale; proteggere e/o ricreare una parte di questo non circondata e supportata da tutti gli altri elementi essenziali e caratteristici dell'ecosistema stesso non porta sicuramente alla sua salvaguardia ma certamente alla sua estinzione.

- La matrice aria ampiamente e storicamente analizzata, per i timori dati dalla sua attuale qualità e dal possibile peggioramento dato dal potenziamento delle attività legate allo sviluppo dell'Aeroporto di Malpensa, si vorrebbe venisse maggiormente approfondita con analisi di dettaglio fatte nelle singole municipalità (non solo Tornavento e Lonate Pozzolo). Questo potrebbe avviare un processo verso possibili azioni condivise di contrasto, contenimento e miglioramento della qualità dell'aria. Si ricorda, ad esempio, che tra tutti i fatti e i progetti di collegamento con l'aeroporto gli unici a non beneficiarne sono proprio i comuni intorno all'aeroporto che hanno la possibilità di raggiungerlo, a conti fatti, solo tramite automobile privata.

DOTT. ANGELA MANUELA VAILATI
Via F.lli di Dio, 354
20099 Sesto S. Giovanni (MI)
P.IVA 07656700965
C.F. VLT NLM 71R59 F205J



Il Sindaco di Casorate Sempione

Dimitri Cassani



Il Sindaco di Somma Lombardo

Stefano Bellaria



Il Sindaco di Arsago Seprio

Fabio Montagnoli



COORDINAMENTO PREVISIONI MASTER PLAN MALPENSA 2035 CON IPOTESI MASTER PLAN AREE DELOCALIZZATE MALPENSA

Nel dicembre 2017 i Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo, unitamente a Regione Lombardia e Provincia di Varese ed ai Ministeri delle infrastrutture, ambiente, Agenzia per la coesione territoriale hanno sottoscritto lo schema dell'”Accordo di chiusura dell'accordo di programma quadro in materia di trasporti aeroporto intercontinentale di Malpensa 2000 – interventi di mitigazione d'impatto ambientale e di delocalizzazione degli insediamenti residenziali ricompresi nell'ambito territoriale prioritario del piano territoriale d'area Malpensa, ed in particolare in prima istanza, siti nel territorio dei comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, adiacenti al sedime aeroportuale”.

Nel rispetto di quanto previsto al punto 6.1.4. dell'AdPQ è confermato il recupero delle volumetrie esistenti nelle aree oggetto di delocalizzazione, antecedenti alla demolizione.

L'eventuale recupero di volumetrie potrà avvenire esclusivamente all'interno di un Accordo tra Regione Lombardia, Provincia di Varese e i Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, finalizzato a garantire la valorizzazione delle aree secondo un disegno urbano unitario, fondato su logiche di perequazione territoriale e di concentrazione volumetrica, nel rispetto delle opere di mitigazione già realizzate e del principio di riduzione del consumo di suolo di cui alla l.r. 31/2014, per cui vengono considerate urbanizzate le aree che, alla data di entrata in vigore della suddetta legge, erano già edificate.

Regione Lombardia ha successivamente avviato e coordinato le attività per la predisposizione dell'accordo territoriale di cui sopra, tra la stessa Regione, Provincia di Varese, i Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, avente per oggetto il progetto di rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa.

La bozza preliminare del progetto, denominato “*Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate*” è stata presentata a tutte le parti nel mese di luglio 2020, stabilisce l'utilizzo della perequazione territoriale e fiscale tra i Comuni coinvolti.

Esso costituisce, in termini progettuali, il disegno territoriale intercomunale di riferimento per la valorizzazione e la promozione delle Aree delocalizzate, e delinea prospettive di sviluppo e fruizione territoriale diversificate - mediante azioni di valorizzazione, promozione e mitigazione ambientale - in considerazione della specifica collocazione delle aree di delocalizzazione rese libere a seguito della demolizione e delle relative potenzialità vocazionali, anche considerando gli orientamenti espressi dalle Amministrazioni comunali interessate, al fine di aumentarne l'attrattività e la competitività.

A tale fine il Masterplan delle aree delocalizzate individua, per ogni singolo Comune, le **vocazioni funzionali delle aree di delocalizzazione**, ove Somma lombardo assume un ruolo preminente rispetto alle possibilità di sviluppo connesse al sistema aeroportuale mentre Ferno e Lonate Pozzolo assumono una vocazione perlopiù legata alla qualificazione del sistema ambientale.

Le vocazioni funzionali individuate sono: terziario/ricettivo, produttivo, terziario per la produzione tecnologica.

E' evidente che le previsioni dei due Masterplan, posti peraltro in aree confinanti, si devono necessariamente coordinare, al fine di evitare doppie inutili previsioni, a discapito l'una dell'altra.

Giova a tale proposito ricordare che l'Accordo di programma quadro è stato realizzato con l'utilizzo di risorse pubbliche, che pertanto deve essere finalizzato con il perseguimento dei propri obiettivi, e non vanificato dalla sopravvenienza di altri progetti che non lo considerino.

Nella stessa logica, alcune delle previsioni contemplate nel Masterplan 2035 rischiano di assorbire e vanificare le opportunità di indotto sui territori comunali, come non ultimo le condizioni più favorevoli in cui si trovano le aree all'interno dell'aeroporto determinerebbero una concorrenza sleale (esenzione da oneri di urbanizzazione, procedimenti autorizzativi semplificati, migliore accessibilità alle piste, ecc.).

E' indispensabile che gli elaborati del Masterplan diano conto del coordinamento con il Masterplan delle aree delocalizzate, e riferiscano delle ricadute socio economiche per quanto riguarda le attività terziarie/direzionali/produttive nonché delle modalità previste per non sottrarre appetibilità all'intervento di rigenerazione in progetto.