m_amte.MATTM_.REGISTRO UFFICIALE.INGRESSO.0069110.07-09-2020

COMUNE DI
LONATE POZZOLO
PROVINCIA DI VARESE

IL SINDACO

Lonate Pozzolo, 4 Settembre 2020

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

Oggetto: AEROPORTO MILANO MALPENSA - MASTERPLAN AEROPORTUALE 2035 - D.LGS 152/2006, ART. 24, C. 3 - TRASMISSIONE DI PARERE - DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE N. 88 DEL 04.09.2020.

In relazione alla Vs. nota prot. n. 0052062.07-07-2020 [ID.5359], ai sensi dell'art. 24, c.3, del D.Lgs. n. 152/2006, in allegato alla presente si trasmette la deliberazione di Giunta Comunale n.88 del 04-09-2020 ad oggetto "Atto di indirizzo inerente la formulazione di parere di competenza e di osservazioni nell'ambito della procedura di VIA per l'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa Masterplan 2035".

Distinti saluti.

IL SINDACO
Nadia Rosa

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del Testo Unico D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 e del D.Lgs 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

COMUNE DI LONATE POZZOLO

Provincia di Varese

Deliberazione n. 0088 in data 04/09/2020

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale

OGGETTO: ATTO DI INDIRIZZO INERENTE LA FORMULAZIONE DI PARERE DI COMPETENZA E DI OSSERVAZIONI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VIA PER L'AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO DI MALPENSA MASTERPLAN 2035

L'anno **duemilaventi**, addì **quattro** del mese di **settembre**, alle ore **15.30** presso **Sala Giunta**, in seguito a convocazione, si è riunita la Giunta Comunale

Intervengono i Signori

		Presente	Assente
ROSA Nadia	Sindaco	☑	☐
SIMONTACCHI Giancarlo	Vicesindaco	☑	☐
DERISI Melissa	Assessore	☐	☑
FERRARIO Angelo Giuseppe	Assessore	☑	☐
PERENCIN Luca	Assessore	☑	☐
RISI Paolo	Assessore	☐	☑

Partecipa all'adunanza con funzioni consultive, referenti e di assistenza il **Segretario Generale Dott.ssa Giuseppina Ferrero**.

Constatato il numero legale degli intervenuti, assume la presidenza **Nadia Rosa**, in qualità di **SINDACO**, ed espone gli oggetti inscritti all'ordine del giorno e su questi la Giunta Comunale adotta la seguente deliberazione:

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile in data 30/06/2020 prot.49736 ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035" "compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 alla lettera 10, denominata "Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza, di modifica dell'infrastruttura aeroportuale esistente e non ricadente parzialmente/completamente in aree naturali protette nazionali (L.394/1991) e/o comunitarie (siti della Rete Natura 2000). L'area del sedime ovvero dell'espansione è all'interno del Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino;
- in data 07/07/2020 è stata avviata la consultazione pubblica;
- ai sensi del combinato disposto dell'art.23, comma 4, e dell'art.24, comma 3, del D.Lgs.152/2006 entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso, e pertanto entro il 05/09/2020, sono acquisiti per via telematica i pareri gli enti territoriali potenzialmente interessati;

Richiamati i principi e i contenuti:

- del D.Lgs 267/2000 "Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali";
- del D.Lgs 152/2006 "Norme in materia Ambientale" così come modificato e integrato dal D.Lgs 16 gennaio 2008 n.4 e successivamente dal D.Lgs. 29 giugno 2010 n.128;
- della L.R. 10 del 12/04/1999 "Piano territoriale d'area Malpensa. Norme speciali per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000";
- la L.R. 12/2005 "Legge per il governo del territorio";

Vista la comunicazione acquisita al protocollo in data 07/07/2020 prot. 12763 da parte del Ministero per l'ambiente e per la tutela del territorio e del Mare, con al quale si individua il Comune di Lonate Pozzolo quale amministrazione potenzialmente interessata e comunque competenti ad esprimersi sulla realizzazione del progetto tenuta a rendere il parere, ai sensi dell'art. 24, comma 3,D.Lgs 152/2006;

Ritenuto che il Master Plan progetta gli interventi all'interno dell'aeroporto, ma non pianifica né coordina le ricadute sul territorio;

Considerato che lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, grazie al suo indotto, riveste carattere di primaria importanza per il territorio, ma i benefici si esplicherebbero solo se il progetto si coordinasse correttamente con la pianificazione urbanistica, ad un adeguato livello; diversamente, gli scenari previsti dal Masterplan per l'infrastruttura aeroportuale comporteranno un impatto

negativo sul piano ambientale e potenzialmente sulla salute pubblica, oltre ad esternalità negative sul piano socio-economico;

Atteso che, per quanto sopra, si rileva la necessità di esprime parere contrario al Master Plan 2035, anche sulla base delle osservazioni di cui al documento allegato sotto la lettera A che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto;

Considerato inoltre che il Master Plan prevede uno sviluppo programmatico articolato su un periodo temporale di 15 anni ed il progetto è localizzato nei comuni indicati nell'avviso pubblicato in data 07/07/2020 sul sito del Ministero per l'Ambiente, codice documento MATTM/2020/52196, tra cui il Comune di Lonate Pozzolo, ed è quindi opportuno che il Comune di Lonate, direttamente interessato dall'intervento, formuli osservazioni all'autorità competente, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi relative al nuovo Master Plan 2035 dell'aeroporto di Milano Malpensa, ai sensi dell'art.24, comma 4, del D.Lgs 3 aprile 2006 n.152 ess.mm.ii.;

Considerato che l'effettivo tempo a disposizione per la formulazione di pareri e osservazioni è risultato, nella situazione attuale, molto più breve rispetto al termine 60 giorni, sia perché tale l'arco temporale è coinciso con il periodo di ferie estive, sia perché l'emergenza epidemiologica da Covid19 ha provocato il congestionamento delle attività; di conseguenza, è risultato materialmente impossibile svolgere tutte le attività che sarebbero state necessarie, anche eventualmente supportate da professionalità esterne, per svolgere una puntuale e approfondita disamina di tutti i documenti allegati alla domanda di VIA, come invece la materia avrebbe richiesto;

Considerato che la complessità e la delicatezza della vicenda, che in futuro avrà un impatto notevole sui Comuni del sedime aeroportuale e in particolare su Lonate Pozzolo, richiederebbe tempistiche più lunghe per la disamina della proposta di Masterplan e per la formulazione del parere e delle osservazioni più lunghe rispetto ai 60 giorni assegnati dalla normativa, anche e soprattutto in considerazione del periodo di emergenza sanitaria in atto, anche al fine di consentire il coinvolgimento di tutte le forze politiche rappresentate in consiglio comunale, i cittadini e tutte le associazioni del territorio; diversamente, i soggetti interessati non sono messi materialmente in condizione di potersi esprimere a propria tutela;

Visto il decreto del Sindaco n.5 del 30/03/2020 con cui sono stati approvati i criteri di trasparenza e di tracciabilità per lo svolgimento delle sedute di Giunta e di Consiglio in modalità a distanza;

Visto l'art.48 del D.Lgs 267/2000;

Visti l'allegato parere favorevole di cui all'art.49 del D.Lgs. 267/2000;

Con voti unanimi e favorevoli espressi nelle forme di legge,

DELIBERA

1. di esprimere parere contrario, ai sensi dell'art.24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 nel procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035", come da osservazioni riportate nel documento di

cui all'allegato "A" parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, statuendo che tutte le premesse del presente atto costituiscono parte integrante e sostanziale del presente dispositivo;

2. di presentare all'autorità competente le osservazioni inerenti lo SIA e il progetto per il nuovo Master Plan 2035 dell'aeroporto di Malpensa;

3. di delegare il Sindaco quale legale rappresentante del Comune di Lonate Pozzolo a sottoscrivere e presentare all'Autorità competente ogni conseguente atto.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la necessità di provvedere in merito con estrema urgenza, atteso il termine fissato nel 05/09/2020 per la trasmissione del parere e delle osservazioni ai sensi dell'art.24, comma 3, del D.Lgs 152/2006;

Con voti unanimi favorevoli espressi nelle forme di legge,

DELIBERA

Di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4, del Dlgs. 267/2000

Letto, approvato e sottoscritto digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 445 del 28 dicembre 2000 e del D.Lgs n. 82 del 7 marzo 2005 e norme collegate,

IL SINDACO	IL SEGRETARIO GENERALE
NADIA ROSA	Dott.ssa GIUSEPPINA FERRERO

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

* * *

O S S E R V A Z I O N I

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 - RICOMPRENSIONE 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 vulnerabilità[1]. 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 sedimi 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 precondizione 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 infrastrutturativi (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 suolo[2] 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/UE[3]) 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. Spena, *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 future[4], 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 indubitabilmente 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 carco 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 implausibile[6]. 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

COMUNE DI LONATE POZZOLO

Provincia di Varese

ALLEGATO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE NUMERO: 132/2020

OGGETTO: ATTO DI INDIRIZZO INERENTE LA FORMULAZIONE DI PARERE DI COMPETENZA E DI OSSERVAZIONI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VIA PER L'AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO DI MALPENSA MASTERPLAN 2035

PARERE TECNICO

Il sottoscritto, in qualità di responsabile dell'area Gestione Territorio - Ecologia, esaminata la proposta di deliberazione da sottoporre alla Giunta Comunale, avente per oggetto: ATTO DI INDIRIZZO INERENTE LA FORMULAZIONE DI PARERE DI COMPETENZA E DI OSSERVAZIONI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VIA PER L'AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO DI MALPENSA MASTERPLAN 2035

Esprime parere FAVOREVOLE per quanto di competenza ed in linea tecnica all'adozione dell'atto di cui sopra

Lonate Pozzolo, 04/09/2020

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

Geom. Fabio Marziali

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del Testo Unico D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 e del D.Lgs 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa