

- ☒ Suolo e sottosuolo
- ☒ Rumore, vibrazioni, radiazioni
- ☒ Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- ☒ Salute pubblica
- ☐ Beni culturali e paesaggio
- ☐ Monitoraggio ambientale
- ☐ Altro (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

POICHE' TALE SPAZIO NON E' SUFFICIENTE A CONTENERE LE
OSSERVAZIONI RENATE, SI ALLEGANO LE STESSE AL PRESENTE
MODULO E SI SPECIFICA CHE SONO COSTITUITE DA N. 10 PAG.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - OSSERVAZIONI N. 10 PAG. (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

Luogo e data SOPITA L.D. 05/09/2020
(inserire luogo e data)

Il/la dichiarante

Garegnani
(Firma)

Ala cortese attenzione del
**MINISTERO DELL' AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO**
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

R.R.R. N. 15085777351-8

**OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA)
INERENTE AL PROGETTO "AEROPORTO DI MILANO MALPENSA – MASTERPLAN 2035"**

Con la presente, la sottoscritta Garegnani Stefania

(dati identificativi specificati nella copia C.I.E. allegata alla propedeutica modulistica)

ESPONE QUANTO SEGUE

accedendo alla documentazione relativa al Masterplan 2035 dell' aeroporto di Malpensa proposta da ENAC e consultabile al link <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/7485>, emergono le seguenti osservazioni/considerazioni:

- 1) dall' analisi della **TAVOLA T01-Inquadramento-aeroporto** si è potuto evincere in *primis* la dislocazione dell' aeroporto di Malpensa: esso insiste territorialmente su ben 7 comuni di cui Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo in modo preponderante; territorialmente in modo minore Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate e Vizzola Ticino. Ciò non significa che un Comune coinvolto territorialmente in modo minore, oppure non direttamente confinante con l' aeroporto, non abbia conseguenze maggiori rispetto agli altri in merito all' esercizio dell' attività aeroportuale e servizi derivanti/connessi. Aspetti importanti, che tutti i Comuni devono tenere in considerazione, sono il confronto diplomatico e rispettoso, la collaborazione ed il senso di responsabilità in quanto il generico "scarica barile" oggi non è più accettabile di fronte all' emergenza climatica che stiamo vivendo; allo stesso modo anche l' aeroporto di Malpensa deve tenere in considerazione gli aspetti sopra citati in quanto, è bene ricordare, lo stesso si è sviluppato successivamente agli insediamenti civili.

In sostanza, tra tutte le parti coinvolte si auspica un confronto che non sia una presa in giro, bensì un serio e responsabile dialogo volto a comprendere le reciproche problematiche/esigenze poiché abitiamo tutti in un' unica grande casa ovvero la nostra unica e preziosissima Terra che dobbiamo preservare il più a lungo possibile.

2) Dall' analisi della TAVOLA T02-Sedime-aeroportuale-stato-di-fatto, della TAVOLA T03-Piano-sviluppo-aeroportuale 2035, della TAVOLA T04-Schematizzazione-opere-ed-interventi-MP2035 e della TAVOLA T05-Fasizzazione-interventi, si è potuto notare i seguenti interventi previsti dal progetto:

2.1) una prima fase d' ampliamento (T1 XL) – 1.01 T1;

2.2) un ulteriore sviluppo a nord – 1.08 T1;

2.3) un quarto satellite – 1.02 T1

di dimensioni maggiori rispetto ai preesistenti;

2.4) una sorta di "quinto satellite" a sud – 1.09 T1

ALL' INTERNO DELL' ATTUALE

SEDIME AEROPORTUALE

2.5) una prima fase sviluppo area partenze – 1.04 T2;

2.6) un ampliamento gate est e nuovi uffici – 1.05 T2;

2.7) ulteriori sviluppi edifici arrivi e partenze – 1.10 T2;

ALL' INTERNO DELL' ATTUALE

SEDIME AEROPORTUALE

ALL' INTERNO
DELL' ATTUALE
SEDIME
AEROPORTUALE

2.8) una realizzazione di edifici vari dal 2.01 al 2.22 (come indicati nella legenda della TAVOLA T03-Piano-sviluppo-aeroportuale 2035) propedeutici allo svolgimento dell' attività aeroportuale e che vanno a creare un maggior ordine urbanistico e logistico rispetto a quanto indicato nella TAVOLA T02-Sedime-aeroportuale-stato-di-fatto;

2.9) un nuovo piazzale cargo (1° lotto) 3.01;

2.10) un nuovo piazzale cargo (2° lotto) 3.02;

2.11) magazzini cargo "di prima linea" (modulo 1) 4.01;

2.12) magazzini cargo "di prima linea" (modulo 2) 4.02;

2.13) magazzini cargo "di prima linea" (modulo 3) 4.03;

2.14) edifici di supporto landside cargo (modulo 1) 2.23;

2.15) edifici di supporto landside cargo (modulo 2) 2.24;

2.16) edifici di supporto landside cargo (modulo 3) 2.25;

ALL' ESTERNO DELL' ATTUALE

SEDIME AEROPORTUALE

2.17) un' area di futuri sviluppi infrastrutturali | LA MAGGIOR PARTE ALL' INTERNO
| DELL' ATTUALE SEDIME AEROPORTUALE,
| LA MINOR PARTE ALL' ESTERNO

Non si nega che tali interventi in progetto destano preoccupazione in quanto contemplanò un notevole aumento di voli/passeggeri, un notevole aumento di voli/merci (dove ad oggi il rumore dei voli cargo viene percepito maggiormente rispetto ai voli passeggeri dal momento che vi è differenza strutturale degli aerei e relative motorizzazioni) ed un notevole aumento di traffico/persone ingenerato dall' intera attività aeroportuale e servizi derivanti/connessi; ci si domanda in particolare quali conseguenze ci saranno per la Città di Somma Lombardo che, già trafitta e dilaniata dall' elevato traffico veicolare, ha in sé l' unica arteria di collegamento con l' aeroporto quale è la Via Giusti.

Durante lo studio dei documenti della bozza di variante parziale al PGT del Comune di Somma Lombardo, è stato possibile notare 2 "key points" di evidente rilievo, ovvero che:

- vi è un elevato n. di veicoli transistanti durante l' anno nella Città;
- vi sono "elevati livelli di inquinamento atmosferico ed acustico" dovuti alla preferenza del trasporto su gomma (pag. 10 relazione A.21)";

Le criticità viabilistiche della Città di Somma Lombardo sono già state evidenziate dalla sottoscritta mediante tre depositi:

- ✓ in data 22/12/2018 attraverso le osservazioni alla bozza di PGU;
- ✓ in data 27/12/2019 attraverso le osservazioni alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – Variante parziale al PGT;
- ✓ in data 30/07/2020 attraverso le osservazioni alla Variante parziale al PGT adottata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 1 del 21/02/2020.

L'Amministrazione Comunale, in carica da maggio 2015 a settembre 2020 e guidata dal Sindaco Stefano Bellaria, è riuscita ad ottenere la progettazione dell' allargamento di Via Giusti ed annessa pista ciclabile al fine di migliorare le condizioni di sicurezza della stessa: è stato quindi fatto un primo significativo passo che si auspica venga proseguito anche da ANAS.

Questa positiva azione non esclude però la **FONDAMENTALE NECESSITA' DI REALIZZARE UNA TANGENZIALE** per la Città di Somma Lombardo che, **DA DECENNI**, assiste a continue ed altrui priorità che ad oggi non sono più oggettivamente sopportabili: si parla di tangenziale per il Comune di Arsago Seprio (Va) (che rispetto a quella necessaria a Somma L.do sembrerebbe più una sorta di "tangenzialina" o "fettina" di tangenziale), si parla di collegamento ferroviario tra Malpensa – Casorate Sempione – Gallarate ma sembrerebbe che nessuno ci senta per quanto riguarda la nostra Città. E dire che di tale necessità ne parlavano già i nostri nonni negli anni '70.

Ora ci si trova di fronte ad un considerevole incremento aeroportuale mediante il progetto MASTERPLAN 2035 verso il quale **NON SI ESPRIME ASSOLUTA CONTRARIETA'** ma, si chiede cortese **SUBORDINAZIONE RISPETTO ALLA REALIZZAZIONE DELLA TANGENZIALE** per la Città di Somma Lombardo la quale merita oggettivamente di essere in cima alla lista per ricevere gli idonei supporti economici per la realizzazione dell' opera.

Sempre durante lo studio dei documenti della bozza di variante parziale al PGT del Comune di Somma Lombardo, è stato possibile notare ulteriori 3 "key points" di evidente rilievo, ovvero che:

- il Sempione della Città di Somma Lombardo è l' "asse di collegamento per tutto il territorio e che interseca il centro storico, grazie al quale il comune ha potuto potenziarsi ma che deve anche tutelarsi dai grandi flussi di spostamento che ne derivano (pag. 69 relazione A.21)";
- "Rispetto al sistema della mobilità in più occasioni viene manifestata l' esigenza di spostare il traffico veicolare di attraversamento (pag. 69 relazione B.6)";

- la nuova ipotesi di tangenziale evidenziata in rosso consentirebbe di "sgravare il centro dal flusso di traffico passante in direzione est/ovest (pag. 12 relazione B.6)".

Giunti sin qui, è di tutta evidenza che la città di Somma Lombardo si trova con 3 grandi problemi:

- ☐ il traffico veicolare in direzione est/ovest che coinvolge il Sempione;
- ☐ il traffico veicolare lungo la Via Giusti quale unica arteria di collegamento con l' aeroporto;
- ☐ l' aumento del traffico ingenerato dal Masterplan 2035.

Ecco perché il nuovo progetto della tangenziale presente negli elaborati del PGT del Comune di Somma Lombardo è molto importante ed "è il risultato di approfondite indagini e si attesta in parte lungo il tracciato previsto dal PTCP adattato alle specificità locali, in quanto rappresenta l' ipotesi di minor impatto sul sistema ambientale rispetto alle valutazioni effettuate e risponde in modo più prestante alle esigenze viabilistiche locali (pag. 91 relazione A.21)".

Non si nega preoccupazione anche per quanto riguarda il collegamento ferroviario Malpensa – Casorate Sempione – Gallarate (5.13-TAVOLA T03-Piano-sviluppo-aeroportuale 2035): vero è che tale intervento non è contemplato nel Masterplan 2035 ma è altrettanto vero che lo stesso viene fatto in ausilio-sviluppo all' attività aeroportuale. Ciò che più lascia perplessi è il voler insistere su tale collegamento dal momento che, osservando ad esempio gli orari del servizio bus S.A.C.O., è possibile notare più orari e fermate tra Gallarate – Cardano al Campo - Malpensa rispetto a quelli tra Somma Lombardo – Malpensa; Casorate Sempione può altresì usufruire degli orari e della fermata Cardano al Campo (Nautilus).

Giunti sin qui, è lecito e legittimo porsi due fondamentali domande:

- *"Come mai si vuole realizzare un collegamento ferroviario tra Malpensa – Casorate Sempione – Gallarate, dove è già presente un buon servizio bus, quando la Città di Somma Lombardo è più carente sotto tale profilo e necessita oggettivamente di un servizio navette simile a quello di altri aeroporti internazionali (peraltro ben funzionanti e molto apprezzate da lavoratori e turisti) ?"*

● ***"E la tangenziale di Somma Lombardo ? Sarebbe dimenticata ?"***.

Non si nega preoccupazione anche per quanto riguarda la nuova area cargo esterna all'attuale sedime aeroportuale così come rappresentata nella scheda 4.3 (4 di 5): si evince immediatamente la mancanza di una fascia "cuscino" tra l'espansione aeroportuale di ca. 63 ha. ed il territorio confinante caratterizzato per lo più da zone boschive e di brughiera. Di fronte ad un insediamento aeroportuale, fortemente antropico, che si è sviluppato successivamente agli insediamenti civili e che si trova a diretto contatto con un contesto fortemente naturale, occorre adottare un comportamento coscienzioso, responsabile e di rispetto verso la flora e la fauna, ovvero è necessario intervenire "in punta di piedi" e non con un bulldozer.

Dall'analisi della scheda 4.3 (2 di 5) si evincono 7 "key points" che meritano un'oggettiva e doverosa attenzione:

- "L'area individuata per la realizzazione dei nuovi fabbricati è adiacente all'attuale "cargo city", a sud del sedime aeroportuale, al fine di ottimizzare le infrastrutture esistenti e consolidare la vocazione di questa area del sedime per la gestione del traffico merci";
- "Sarà necessaria la demolizione di un tratto della SP 14 (Via Molinelli), che sarà deviata in modo da rimanere all'esterno del nuovo perimetro del sedime aeroportuale";
- "L'area in esame ricade nel territorio del Comune di Lonate Pozzolo, a sud della "Cargo City" attuale, oltre la S.P. 14... in un'area di proprietà del Demanio Difesa per cui è già stato stipulato un accordo di trasferimento";
- "Per l'area in esame sono già stati stipulati specifici accordi riguardanti il trasferimento dal Demanio Difesa dello Stato (proprietario originario) al Demanio Trasporti, con l'obiettivo finale di procedere al conglobamento dei terreni nell'ambito del sedime dell'aeroporto di Malpensa";

- nella nuova area cargo "la realizzazione di questi nuovi fabbricati viene prevista dal Masterplan nella Fase 2 e nella Fase 3, ma potrebbe anche venire anticipata qualora specifiche richieste di mercato dovessero evidenziare tale esigenza".
- sarà fatta una "selezione di rivestimenti e finiture a ridotto impatto ambientale-emissivo, con alto contenuto di materiale riciclato e riciclabile";
- saranno fatte "aree di cantiere e di esercizio interne al sedime e distanti dai centri abitati".

Anche in questo caso sono lecite e legittime alcune osservazioni/domande:

- la vocazione per la gestione merci sembrerebbe vista solamente in un'ottica unilaterale in quanto, per la nuova area di espansione esterna all'attuale sedime aeroportuale, si andranno a sottrarre ca. 63 ha. "intonsi" di zone boschive e di brughiera che, con la loro fauna, costituiscono un prezioso patrimonio per l'umanità ora più che mai e stante l'emergenza climatica che stiamo vivendo; l'area di ca. 63 ha. non ha una provenienza naturale di tipo cargo;
- il diretto coinvolto è il Comune di Lonate Pozzolo, insieme ai suoi cittadini, che oltre ad avere l'impatto di ca. 63 ha. di espansione aeroportuale, vedrà il proprio territorio coinvolto anche dalla deviazione della SP14, con tutta la somma di conseguenze del caso (n. 5.02 modifica del tracciato SP14 TAVOLA T03-Piano-sviluppo-aeroporto 2035);
- si nota che sono già stati stipulati specifici accordi, il che sembrerebbe non dare spazio a soluzioni proponibili da parte del Comune di Lonate Pozzolo e degli altri Comuni coinvolti insieme ai loro cittadini: ci si domanda come mai sia già stata fatta una stipula prima ancora di ricevere tutte le osservazioni previste dalle varie fasi dell'iter Masterplan 2035;
- potrebbe esserci una realizzazione anticipata, rispetto alle fasi 2 (2026-2028; 2028-2030) e 3 (2032-2034), per quanto concerne i fabbricati nella nuova area cargo; di fronte alla crisi ingenerata dal Covid19 si auspica ovviamente la ripresa del mercato, ma ciò non deve distogliere l'attenzione da alcune lecite e legittime osservazioni/domande:



-“Quando i Comuni coinvolti, con i loro cittadini, chiedono ufficialmente una proroga per la presentazione delle osservazioni al Masterplan 2035, ricevono una risposta ufficiale ? Una scadenza per loro sarebbe perentoria mentre nel Masterplan 2035 si potrebbero trovare anticipi di realizzazione fabbricati ?”.

Si evidenzia che il Covid19 ha reso, unitamente al periodo vacanze, più difficile reperire professionisti da parte dei soggetti coinvolti i quali hanno pieno diritto ad essere supportati ed orientati nell' analisi dell' enorme massa documentale relativa al Masterplan 2035.

Inoltre, è possibile notare che agli anticipi di realizzazione fabbricati si aggiunge anche la preoccupazione per quanto concerne l' area per futuri sviluppi infrastrutturali prevista in parte all' interno dell' attuale sedime aeroportuale ed in parte all' esterno, adiacente alla nuova area cargo e come indicata nella legenda della TAVOLA T03-Piano-sviluppo-aeroporto 2035: è di tutta evidenza il diritto ad avere risposte chiare e certezze da parte di tutti i soggetti coinvolti.

- L' utilizzo di materiali a ridotto impatto ambientale e ad alto contenuto di materiale riciclato e riciclabile è apprezzabile ma non deve fuorviare però da un concetto fondamentale: quando si interviene su un territorio di origine naturale, cioè non già sottoposto a trasformazione da parte dell' uomo, si ottiene una modifica/alterazione morfologica difficilmente ripristinabile come in origine. Se ad esempio si deve costruire una casa, per essa saranno necessari scavi per la realizzazione di fondazioni; una volta ultimate, si potrà procedere all' edificazione del nucleo abitativo vero e proprio che potrà essere realizzato in vari modi: interamente in cemento armato per questioni statiche, in acciaio e vetro per motivi estetici (con maggior consumo di aria condizionata), in laterizi d' argilla e cemento armato, in legno (trattato per resistere all' umidità ed agli insetti), ecc. Per quanto vengano al meglio sponsorizzati ciascuno dei metodi citati, tutti sorgono però su un' oggettiva modificazione dello stato originale dei luoghi: si evidenzia che è eco-compatibile non solo una casa in legno, ma anche una casa in laterizi d' argilla e cemento armato in quanto quest' ultimi sono materiali di origine naturale (l' argilla è naturale, il ferro del cemento armato è un minerale presente in natura e catalogato nella tavola di Mendeleev, ecc.).

Quindi, per quanto si utilizzino materiali eco-compatibili, l' espansione dei ca. 63 ha. all' esterno dell' attuale sedime aeroportuale costituisce un' alterazione di difficile, se non quasi nulla, reversibilità morfologica originale del territorio.

● Le aree di cantiere e di esercizio interne al sedime e distanti dai centri abitati prevedono uno spostamento di mezzi di lavoro che, qualora andassero in attività, si auspica rispettino il più possibile la fauna in transito, tra i terreni e le strade, che sicuramente subirà un notevole shock a causa degli interventi e che in un lampo si vedrà privata della propria dimora abituale. Le specie animali e vegetali hanno necessitato di millenni se non di milioni di anni per adattarsi ai vari cambiamenti verificatisi sulla nostra unica e preziosissima Terra: le loro strutture, i loro corpi non riescono ad adattarsi ed a modificarsi in tempi brevi. Basti pensare al corpo umano: *"Un nanosecondo per "inquinarlo" con una sostanza artificiale, mesi se non anni per depurarlo"*.

L' intelligenza sta nel porsi le domande e non nell' evitarle, di conseguenza è di tutta rilevanza porsi il seguente quesito: *"Ci piacerebbe svegliarci alla mattina non per il suono delle nostre sveglie ma per i mezzi che verrebbero di sorpresa a demolire il nostro habitat? Come ci sentiremmo ?"* Oggettivamente, non può più essere sostenuta una condotta del tipo "basta che non tocchi a me"; l' aria, l' acqua, i comportamenti delle persone, ecc. sono flussi in continuo movimento da una parte all' altra del globo ma che nella time line della vita possono tornare da dove sono partiti, con tutte le loro conseguenze perché, come ci insegna la chimica, nulla si crea, nulla si distrugge, c'è solo trasformazione.

Tutto ciò posto,

SI CHIEDE

- A) di sospendere l' iter del Masterplan 2035 fino a quando non vi sarà una soluzione condivisa tra tutti i soggetti coinvolti e/o abilitati a formulare/depositare osservazioni al progetto;
- B) di sospendere l' iter del Masterplan 2035 fino a quando non vi sarà certezza di realizzazione della tangenziale per la Città di Somma Lombardo, in particolare fino a quando non verranno stanziati i necessari supporti economici per la realizzazione dell' opera.

Le due richieste sono scritte in modo chiaro affinché non vengano strumentalizzate per mettere in bocca parole non dette: non si è contrari al lavoro, non si è contrari al Masterplan 2035 ma si deve capire che i comportamenti unilaterali, impositivi ed arbitrari non sono costruttivi. Chi si insedia territorialmente e successivamente ad altri, prima si deve documentare per capire la fattibilità/compatibilità sotto ogni profilo delle proprie azioni, dopo di che deve addivenire a due conclusioni:

- se la fattibilità/compatibilità è oggettivamente possibile, ne attua l' esecuzione;
- se la fattibilità/compatibilità non è oggettivamente possibile, ne attua l' esecuzione in un altro sito oppure porta rispetto a chi si è insediato prima e si adegua.

Augurando buon lavoro e restando a disposizione per approfondimenti, si porgo distinti saluti.

Con ogni riserva del caso e di Legge.

Data 05/09/2020

Garegnani Stefania

