



Somma Lombardo, 13 dicembre 2021.

Ministero della Transizione Ecologica

matt@pec.minambiente.it

Egr. Dott. Roberto Cingolani

Ministro

segreteria.ministro@pec.minambiente.it

E. p.c.

Regione Lombardia

Gent. Dott.ssa Claudia Maria Terzi

Assessore Infrastrutture e Trasporti

claudia_maria_terzi@regione.lombardia.it

Egr. Dott. Raffaele Cattaneo

Assessore Ambiente e Clima

raffaele_cattaneo@regione.lombardia.it

Egr. Dott. Pietro Foroni

Assessore Territorio e Protezione Civile

pietro_foroni@regione.lombardia.it

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Egr. Dott. Pierluigi Di Palma

Presidente

protocollo@pec.enac.gov.it

segreteria.presidente@enac.gov.it

Gent. Dott.ssa Monica Piccirillo

Direttrice Aeroporto Malpensa

m.piccirillo@enac.gov.it

Parco Lombardo della Valle del Ticino

parco.ticino@pec.regione.lombardia.it

Gent. Dott.ssa Cristina Chiappa

Presidentessa

presidente@parcoticino.it

Egr. Dott. Claudio De Paola

Direttore

direzione@prcoticino.it

SEA S.p.a

Egr. Dott. Armando Brunini
Amministratore delegato
armando.brunini@seamilano.eu

Egr. Dott. Alessandro Fidato
Direttore Operativo
alessandro.fidato@seamilano.eu

Oggetto: Documento Sindaci del CUV sul Masterplan Aeroporto della Malpensa

Egregio Signor Ministro buongiorno.

In qualità di Sindaci, rappresentanti dei 9 comuni dell'intorno aeroportuale costituenti il Comitato Urbanistico Volontario, riteniamo fondamentale, in occasione della presentazione del cosiddetto "Masterplan dell'Aeroporto della Malpensa 2035", attivare 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 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.

Nonostante l'inadeguato tempo a disposizione per esprimere pareri ed osservazioni su un progetto che impatterà in modo significativo sulla vita dei nostri concittadini, nell'anticiparle che **il nostro parere non è favorevole**, Le inviamo alcune considerazioni e proposte, frutto anche delle interlocuzioni intrattenute nei mesi scorsi con Regione Lombardia e SEA, utili a favorire un proficuo 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 diffusa 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 necessaria una Valutazione (ambientale, sanitaria, infrastrutturale) che consideri a 360° 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, non riteniamo necessario espanderne i confini.

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

Rispetto a quanto contenuto nel Masterplan ed alle integrazioni fornite dal Gestore Aeroportuale valutiamo positivamente:

- La scelta di non prevedere la realizzazione della terza pista.
- La previsione di un'analisi che tenga conto anche delle possibili ricadute sulla salute.
- La disponibilità a valutare investimenti nelle aree delocalizzate in sintonia a quanto contenuto nel "*Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa*".

Permangono a nostro avviso le seguenti criticità:

- La mancata previsione di un numero massimo di movimenti giornalieri, in decollo ed in atterraggio, che tenga conto delle ricadute sul territorio dell'intorno aeroportuale in termini di inquinamento e di congestionamento della viabilità
- La previsione della espansione di Cargo City a sud dell'aeroporto con conseguente occupazione di spazi della brughiera del Gaggio
- La mancata realizzazione di una VAS.
- La previsione di una "Airport City" interna all'aeroporto che attrarrà investimenti e risorse, a detrimento di possibili recuperi delle aree delocalizzate e/o dismesse esterne al sedime aeroportuale.
- La previsione del parziale abbattimento di Cascina Malpensa, storico immobile che ospitò prima i cavalleggeri e poi i piloti che diedero il via all'epopea del volo.

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;
- la ferrea limitazione dei voli cargo durante le ore notturne (devono rappresentare l'eccezione, non la regola); la qualità della vita (e del riposo) dei cittadini deve essere garantita e preservata.
- il corretto utilizzo delle SID di uscita degli aeromobili;
- il decollo da fondo pista per la totalità degli aeromobili (salvo eccezioni per safety).
- la massima quota possibile di sorvolo dei centri abitati, anche a costo di rimodulare il carico 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).

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, a partire dalla riattivazione di quelle esistenti a Lonate Pozzolo e Somma Lombardo.

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 applicate dal gestore aeroportuale, al fine di premiare le compagnie che operano con aeromobili di ultima generazione;
- Rendere operativa l'Imposta Regionale Sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (IRESA), così da promuovere, in combinato disposto con la differenziazione delle tariffe, l'utilizzo di aeromobili meno rumorosi;

E' fondamentale attuare la zonizzazione acustica dell'aeroporto della Malpensa così da applicare le procedure antirumore e sanzionare le infrazioni, nonché 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 attivare un sistema di alert e di "ammonizioni".

Rispetto a quanto contenuto nel Masterplan ed alle integrazioni fornite dal Gestore Aeroportuale valutiamo positivamente:

- La volontà di differenziare le tariffe al fine di favorire il rinnovamento delle flotte di aeromobili.
- La disponibilità, manifestata da parte del gestore aeroportuale, alla installazione di centraline per il controllo della qualità dell'aria.
- La disponibilità a supportare la definizione della cosiddetta zonizzazione acustica dell'aeroporto, finalizzata all'applicazione delle procedure antirumore, al sanzionamento delle infrazioni, nonché alla attuazione delle compensazioni previste dalla normativa dovute dal gestore aeroportuale.
- La disponibilità ad individuare (e a fornire ai comuni) strumenti agili di rilevazione delle emissioni sonore che vadano oltre il dato medio

Permangono a nostro avviso le seguenti criticità:

- La previsione di un significativo aumento del traffico Cargo, anche in orario notturno, che comporterebbe un deciso peggioramento della qualità di vita delle popolazioni residenti nell'intorno aeroportuale.

- La mancata previsione di un numero massimo di movimenti giornalieri, in decollo ed in atterraggio, che tenga conto delle ricadute in termini di inquinamento acustico ed atmosferico e dell’impatto sulla viabilità dei comuni.

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”:

- *Tangenziale Nord di Somma Lombardo e Arsago Seprio* (importante per collegare velocemente l’aeroporto con i caselli di Vergiate e di Besnate dell’autostrada A8).
- *SS 341 Gallarate - Vanzaghello*, per il tratto compreso nel Comune di Samarate.
- *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 (SS 336).

Si tratta di collegamenti ritenuti fondamentali venti anni or sono ed ora assolutamente indifferibili anche al fine di risolvere i problemi di viabilità dei comuni dell’intorno aeroportuale.

Analogo discorso vale per la riqualificazione e la messa in sicurezza della SS336, a partire dai progetti predisposti da SEA e ANAS già condivisi con gli enti locali, anche attraverso l’eventuale installazione di strumenti di limitazione e controllo della velocità, un intervento non più differibile.

L’organizzazione delle Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026 e l’implementazione del Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza, con gli importanti investimenti infrastrutturali che ne conseguiranno, rappresentano un’irripetibile occasione 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 e ritiene prioritaria la realizzazione delle opere precedentemente elencate.

Rispetto a quanto contenuto nel Masterplan ed alle integrazioni fornite dal Gestore Aeroportuale valutiamo positivamente:

- La realizzazione di uno studio sull'impatto sulla viabilità di collegamento con l'aeroporto (anche se poco attento alle ricadute sulla viabilità dei comuni).
- La progettazione della riqualificazione di un tratto della SS336 (Via Giusti).

Permangono a nostro avviso le seguenti criticità:

- La Previsione di realizzazione del collegamento ferroviario T2-Gallarate.
- La mancata definizione nel suddetto studio delle criticità per la viabilità dei comuni dell'intorno aeroportuale.
- La mancata previsione di una tempistica precisa (e celere) di realizzazione di tutte le opere di collegamento con l'aeroporto sopra citate e della riqualificazione della 336 a partire dai progetti già definiti con i comuni del CUV.
- La mancata previsione di interventi atti a favorire la cosiddetta mobilità dolce.

4. **RICADUTE OCCUPAZIONALI E TIPOLOGIE CONTRATTUALI (BUONA E DIFFUSA 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 e ITS 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.

Rispetto a quanto contenuto nel Masterplan ed alle integrazioni fornite dal Gestore Aeroportuale valutiamo positivamente:

- La possibile individuazione di una "Academy" che si occupi, in sinergia con le agenzie già presenti nel territorio, della formazione e della riqualificazione del personale, anche al fine di migliorare il tasso di occupazione dei cittadini residenti nell'intorno aeroportuale.

Permangono a nostro avviso le seguenti criticità:

- La mancata previsione di uno sportello lavoro aeroportuale collegato con gli sportelli presenti negli enti locali e nei centri di formazione professionale.
- La mancata previsione delle modalità di interlocuzione con gli enti locali e con i CFP del territorio della cosiddetta “Sea Academy”.

5. 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.

Analogo intervento è stato messo in atto da Regione Lombardia, Provincia di Varese e Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo nella elaborazione di un “*Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa*” e nella conseguente stipula di un accordo territoriale di applicazione dello stesso.

Si tratta di esempi recenti e positivi di concertazione istituzionale che possono essere replicati nella definizione e applicazione di piani di sviluppo compatibile delle attività economiche nell’intorno aeroportuale.

A tal proposito due sono, a nostro parere, gli strumenti adottabili:

- un nuovo Piano d’Area;
- un accordo di programma, sull’esempio di quello in itinere finalizzato alla riqualificazione delle cosiddette “Aree delocalizzate”.

Riteniamo inoltre necessaria la definizione di una Zona Economica Speciale (ZES) o di una Zona Logistica Semplificata (ZLS) 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, rilanciando l’economia dell’intero territorio, amplificando nel contempo i positivi effetti derivanti dall’introduzione delle leggi regionali sulla riduzione del consumo di suolo e sulla rigenerazione urbana.

Rispetto a quanto contenuto nel Masterplan ed alle integrazioni fornite dal Gestore Aeroportuale valutiamo positivamente:

- La dichiarata disponibilità di SEA a valutare interventi di riqualificazione delle aree delocalizzate in linea con quanto previsto dal “*Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa*”.

Permangono a nostro avviso le seguenti criticità:

- L’assenza di previsione di uno strumento istituzionale di programmazione territoriale concertata (Piano d’area o Accordo di Programma).
- La mancata previsione (di richiesta) di istituzione di una ZES o di una ZLS.

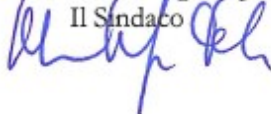
6. RISORSE E RAPPRESENTANZA DEL TERRITORIO.

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.

La ringraziamo per il tempo e l'attenzione che ha dedicato a queste proposte, frutto della passione per il futuro del nostro territorio.

Auspichiamo, al di là dei tempi contingentati per l'espressione di un nostro formale parere, la celere ripresa 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






COMUNE DI
**LONATE
POZZOLO**
PROVINCIA DI VARESE

IL SINDACO

Lonate Pozzolo, 13 Dicembre 2021

A MINISTERO DELLA
TRANSIZIONE ECOLOGICA
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 ROMA

MINISTRO DELLA TRANSIZIONE
ECOLOGICA
Egr. Dott. Roberto Cingolani

MINISTERO DELLA
TRANSIZIONE ECOLOGICA
Direzione Generale per la crescita
sostenibile e la qualità dello sviluppo-
Divisione V - Sistemi di Valutazione
Ambientale

REGIONE LOMBARDIA
Direzione generale ambiente e clima -
Valutazioni e autorizzazioni
ambientali
MILANO

Oggetto: [ID: 5359] AEROPORTO DI MILANO - MALPENSA. MASTERPLAN 2035.
PROCEDIMENTO DI VIA. TRASMISSIONE PARERE DI COMPETENZA E

COMUNE DI LONATE POZZOLO - Via Cavour, 20 - 21015 LONATE POZZOLO VA TEL. 0331 303511 - FAX. 0331 301296
comune@lonatepozzolo.gov.it - www.lonatepozzolo.gov.it PEC: comune@lonatepozzolo.legalmailpa.it

OSSERVAZIONI

Allegati alla presente si trasmettono i seguenti documenti in ordine al parere di competenza e alle osservazioni relativamente alla procedura MASTERPLAN 2035 AEROPORTO DI MILANO - MALPENSA:

1. Delibera della Giunta Comunale n. 149 del 9/12/2021 e allegato A);
2. Documento Sindaci del CUV sul Masterplan 2035 Aeroporto Milano - Malpensa.

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. 0149 in data 09/12/2021

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 **duemilaventuno**, addì **nove** del mese di **dicembre**, alle ore **18.15** presso **Sala Giunta**, in seguito a convocazione, si è riunita la Giunta Comunale

Intervengono i Signori

		Presente	Assente
ROSA Nadia	Sindaco	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SIMONTACCHI Giancarlo	Vicesindaco	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DERISI Melissa	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FERRARIO Angelo Giuseppe	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PERENCIN Luca	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
RISI Paolo	Assessore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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 iscritti 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 15/11/2021 prot n. 24748 ENAC depositava documentazione integrativa con oggetto:"Aeroporto di Milano-Malpensa - Masterplan 2035 - procedimento di VIA ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 - invio integrazioni";

Vista la documentazione integrativa;

Vista la nota della Regione Lombardia prot. n. 25189 del 19/11/2021 che in relazione al Masterplan 2035 l'Autorità competente statale ha comunicato la riapertura dei termini per la consultazione del pubblico e per l'invio dei pareri entro 30 giorni a partire dal 16/11/2021 indicando come termine ultimo il 13/12/2021;

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;

Considerato che i Sindaci dei Comuni aderenti al CUV, riunitisi in data 6 dicembre 2021, hanno concordato di predisporre un documento contenente il loro parere non favorevole sul Masterplan Aeroporto della Malpensa, atto che sarà allegato in fase trasmissione della presente deliberazione;

Ritenuto che il Masterplan 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, ancorché integrato con la documentazione sopra citata, non soddisfa le richieste avanzate dall'Amministrazione comunale e che detto scenario comporta 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 esprimere parere contrario al Masterplan 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 Masterplan 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 16/11/2021 sul sito del Ministero per l'Ambiente, codice documento MATTM-2021-0126246, 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 Masterplan 2035 dell'aeroporto di Milano Malpensa, ai sensi dell'art.24, comma 4, del D.Lgs 3 aprile 2006 n.152 ess.mm.ii.;

Visti gli artt.48 e 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 la VIA e il progetto per il nuovo Masterplan 2035 dell'aeroporto di Malpensa, trasmettendo unitamente alla presente deliberazione anche il documento predisposto e sottoscritto dai Sindaci dei Comuni aderenti al CUV;
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 13/12/2021 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
NADIA ROSA

IL SEGRETARIO GENERALE
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

* * *

(SECONDE) CONTRODEDUZIONI
NEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE
DI IMPATTO AMBIENTALE
(art. 24, c. 5, 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 in data 7 settembre 2020 il Comune di Lonate Pozzolo ha presentato un articolato documento di osservazioni;
- che ENAC ha operato talune integrazioni al progetto sulla scorta delle richieste formulate dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto Ambientale – VIA e VAS e trasmesse dal Ministero della Transizione Ecologica in data 19/04/2021 (nota prot. n. 40148) ed era chiamata prendere posizione rispetto alle osservazioni presentate dai soggetti interessati (tra i quali il Comune di Lonate Pozzolo);
- che a valle della trasmissione delle suddette integrazioni è stato assegnato un ulteriore termine di trenta giorni ai soggetti interessati al fine della presentazione di ulteriori osservazioni;

* * *

- che le integrazioni - operate a valle dell’aggiornamento delle previsioni di traffico – non hanno affatto carattere formale ma profilano un modello di utilizzo degli spazi aeroportuali di cui si

preconizza l'estensione radicalmente diverso dallo scenario prefigurato nel rapporto ambientale originario;

- che, segnatamente, lo scenario tratteggiato nel più recente rapporto va nella direzione di prevedere una maggiore frequenza di voli operati con velivoli con capacità di carico media inferiore ai velivoli tradizionali "general cargo" nonché una maggiore presenza, a livello di traffico veicolare originato/destinato dall'aeroporto, di mezzi di taglia medio-piccola (mentre in precedenza si profilava una preponderanza di mezzi di grande taglia, in numero più ridotto);
- che, in sostanza, le integrazioni depositate preconizzano un mutamento radicale dello scenario di piano e ciò, oltre alla riproposizione e all'accentuarsi delle problematiche di matrice ambientale e paesaggistica che conseguirebbero sul piano eziologico agli impatti della struttura (profilo su cui le repliche alle osservazioni formulate dalla scrivente amministrazione, 'confinata' nell'All. 7, non appaiono affatto né conclusive né rassicuranti), lascia trasparire un netto amplificarsi delle pressioni che si opererebbero sulle matrici ambientali e sulla rete viaria in conseguenza del diverso modello vocazionale di utilizzo dell'infrastruttura, modello che – come già eccepito in precedenza – travalica le funzioni di gestione aeroportuale (e quindi il perimetro del servizio di interesse generale) e concentra impropriamente nel sedime in estensione anche la funzione

(economico-imprenditoriale) logistica, imprimendole, come appare ora evidente, una impostazione funzionale attenta unicamente all'efficienza ed all'estrazione di utilità e decisamente indifferente al contenimento delle esternalità che investiranno i territori circostanti;

- che il profilato aumento del traffico aereo e veicolare (direttamente condizionato dalla scelta di internalizzazione della funzione logistica e dall'impostazione che si vorrebbe imprimere a quest'ultima, invadendo spazi che andrebbero lasciati al mercato) prefigura quindi non già uno sviluppo ed una diversa configurazione dello scenario originario (che pure presentava tutte le criticità denunciate nel precedente contributo della scrivente amministrazione), ma integra un nuovo scenario, decisamente deteriore, inammissibilmente introdotto nel corso di un procedimento già in itinere, con conseguente preclusione al dispiegamento di una adeguata fase partecipativa e con conseguente illegittimità di una decisione eventualmente assunta ad esito della compressione delle pretese procedurali del pubblico interessato (e delle amministrazioni più direttamente coinvolte ed esponenziali dei territori gravemente incisi);
- che le integrazioni oggetto delle presenti osservazioni integrano dunque una modifica sostanziale del progetto originariamente presentato e i profili innovativi sono certamente suscettibili di incidere in maniera significativamente negativa sull'ambiente e

sulla salute umana delle popolazioni insediate nell'intorno (si pensi soltanto all'incremento degli inquinanti e al tasso di congestione della rete viaria): di conseguenza, si impone la regressione del procedimento di VIA alla fase di consultazione pubblica;

- che, sempre in relazione alle iniziative del proponente e del concessionario aeroportuale va recisamente smentito l'assunto espresso – con enfasi – nel documento oggetto di osservazioni secondo cui avrebbero “*condotto un'ampia attività di confronto e concertazione dei contenuti delle integrazioni richieste nelle osservazioni/pareri formulati dai vari enti*”.

* * *

- che il progetto da ultimo licenziato, al di là degli elementi radicalmente innovativi che ne postulano la natura di variante sostanziale, in palese pretermissione delle osservazioni presentate dalla scrivente Amministrazione (e da numerosi altri soggetti), continua a prevedere, 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 – come già indicato nel precedente contributo - 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 mercato concorrenziale, non funzioni aeroportuali in senso proprio e dunque estranee alla nozione di servizio di interesse generale, al cui esercizio dovrebbero essere riservati gli spazi aeroportuali) 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 – come si deve tornare ad eccepire - 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 nonché l'incremento di traffico aereo e veicolare determinato dalla diversa tipologia di velivoli cargo e di mezzi su

ruota utilizzandi sono i profili rispetto ai quali il Comune di Lonate Pozzolo ha interesse a prendere posizione in termini critici in questo documento;

- che le osservazioni presentate dalla scrivente Amministrazione non hanno affatto ricevuto adeguata considerazione, come emerge dall'Allegato INT-007 (Riscontri ad altre osservazioni pervenute), in cui ENAC ha preso posizione solo apparentemente – mediante l'utilizzo di formule stereotipate ed elusive nonché tramite il sistematico rinvio ad altri documenti - sui rilievi critici a carattere puntuale sollevati (*ex multis*) dal Comune di Lonate Pozzolo (addirittura definito 'Lonate Pozzallo', a riprova della scarsa attenzione al contributo comunale);
- che tale ultima circostanza impone la ripresentazione, nella presente sede, del contenuto delle precedenti osservazioni;
- che il Comune di Lonate Pozzolo condivide inoltre e fa proprie *in toto*, anche nella presente sede, le osservazioni e le deduzioni del Comitato Urbanistico Volontario (CUV), di cui esso è parte costitutiva.

Tutto ciò premesso, con ogni più ampia riserva, la scrivente Amministrazione formula le seguenti

OSSERVAZIONI.

**NON SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELL'AMPLIAMENTO DEL SEDIME
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 evidenziato in occasione delle precedenti osservazioni, 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.

Sotto tale profilo le integrazioni da ultime apportate non hanno affatto previsto un'attenuazione dei fattori di pressione sulle matrici oggetto di tutela.

Si rimarca che le aree in esame costituiscono un segmento degli habitat (boschi e brughiere) (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, anche a valle delle integrazioni, 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 impatti si

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 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.

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.

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 (anche a valle della variante in corso) 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 in 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, gli altri 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 allo 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 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.

Le integrazioni da ultimo licenziate non rispondono ai rilievi della scrivente amministrazione, neppure con riguardo a quest'ultimo aspetto.

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 – anche a valle delle integrazioni operate - 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 generazioni future⁴, soprattutto in una delle aree

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".

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

(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 indubitatamente 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 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

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».

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 cargo 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 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.

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.

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

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 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

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

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, anche a valle dell'aggiornamento da ultimo operato, 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, neppure nell'ambito delle risposte da ultimo trasmesse.

INCREMENTO DELLA FREQUENZA DEL TRAFFICO VEICOLARE ED AEREO MEDIANTE UTILIZZO DI VELIVOLI CARGO E DI MEZZI SU RUOTA DI DIMENSIONI MEDIO-PICCOLE - TRAVISAMENTO DEI DATI AMBIENTALI E SOTTOVALUTAZIONE EFFETTI DELL'IMPATTO AMBIENTALE SULLE MATRICI AMBIENTALI COINVOLTE E SUI SITI

**RETE NATURA 2000 – MANCATO ESAME ALTERNATIVE
PRATICABILI - CONTRASTO CON D.LGS. 152/2006, CON I PRINCIPI
IN MATERIA DI AMBIENTE E CON LA DIR. 2014/52/UE**

Nel documento INT-001 (RICHIESTE COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE), a p. 6, ENAC ha dato conto nei seguenti termini dell'aggiornamento delle previsioni di traffico:

*“Le previsioni di traffico sono state aggiornate tenendo conto dei risultati registrati nell'aeroporto di Malpensa nel corso del 2020 e dei primi mesi del 2021, al fine di verificare se la drastica riduzione dei voli causata dalla pandemia possa avere delle ricadute anche nel medio-lungo termine e, quindi, debba richiedere una revisione delle proposte di sviluppo previste dal Masterplan e delle conseguenti analisi degli impatti prodotti sul territorio. Come si può rilevare dallo specifico documento sulle previsioni di traffico allegato alla presente relazione (Allegato 1), per quanto riguarda il numero di movimenti di aeromobili commerciali previsti a fine periodo di riferimento (anno 2035) le nuove analisi sostanzialmente confermano il dato già considerato (rispetto al totale di 277.522 mov./anno indicato nel Masterplan per lo scenario “base”, la nuova valutazione è giunta a determinare 277.662 mov./anno, **però con una differente ripartizione tra velivoli passeggeri e velivoli “all cargo” conseguente ad un modesto rallentamento nella crescita della prima componente a***

fronte di un maggior numero di voli destinati alle merci, dettato dalla sempre più consistente presenza di Courier che operano con velivoli che hanno una capacità di carico media inferiore rispetto ai classici aerei “general cargo””.

Alla luce dell’evoluzione delle previsioni di traffico, il masterplan oggetto di integrazioni prevede che i voli destinati alle merci subiscano un incremento e vengano operati, anziché da aerei “general cargo” di grandi dimensioni, da velivoli di taglia medio-piccola. Di conseguenza, è previsto che si registrino un numero e una frequenza di voli nettamente superiori rispetto alla soluzione originaria e, correlativamente, un traffico aereo notevolmente più consistente rispetto alle previsioni originarie. A cascata, è altresì previsto che il trasporto su strada delle merci venga operato da mezzi commerciali di dimensioni ridotte rispetto a quelli di cui si era immaginato l’utilizzo nella prima versione del masterplan.

Ciò comporterà un incremento e una maggior frequenza degli spostamenti su strada da parte degli operatori commerciali in ingresso e in uscita dall’aeroporto, con conseguente aumento esponenziale del tasso di saturazione della viabilità locale.

Di fatto, è profilato un modello di articolazione del traffico aereo e viario completamente diverso rispetto a quanto indicato nello scenario originariamente dedotto in sede di VIA.

E’ agevolmente intuibile che l’incremento del traffico aereo e veicolare frutto della rimodulazione della frequenza dei voli e degli

spostamenti su strada determini un incremento della pressione sulle matrici ambientali.

La prospettazione di un nuovo scenario – radicalmente diverso da quello originariamente illustrato negli atti depositati ed oggetto di messa a disposizione del pubblico – dovrebbe determinare la retrocessione del presente procedimento di valutazione di impatto ambientale alla sua fase iniziale affinché vengano adeguatamente riconsiderati, a valle di una approfondita revisione dello studio di impatto ambientale, gli impatti specifici sulle matrici ambientali e sulla rete viaria su cui ci è più sopra soffermati ed affinché, in una rinnovata fase di consultazione, il pubblico possa prendere contezza del nuovo modello previsionale ed esercitare una partecipazione autenticamente informata.

**DIFETTO DI ISTRUTTORIA E DI MOTIVAZIONE –
PRETERMISSIONE DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE**

Come anticipato in apertura, le osservazioni trasmesse dal Comune di Lonate Pozzolo non sono state oggetto di adeguata considerazione da parte di ENAC.

Solo formalmente le predette osservazioni sono state oggetto di riscontro nell'allegato INT-007 (Riscontri ad altre osservazioni pervenute). Da un punto di vista sostanziale, tuttavia, il proponente ha omesso qualsivoglia approfondimento nel merito dei rilievi critici sollevati dalla scrivente Amministrazioni. Le risposte fornite si riducono a formule vuote e stereotipate nonché al confuso rinvio ad

altri documenti. La palese pretermissione delle osservazioni presentate ha imposto, come si è visto, la riproposizione nella presente sede del contenuto delle osservazioni presentate affinché le stesse siano oggetto di più approfondita ed attenta valutazione.

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, comunque dopo avere disposto la regressione del procedimento alla fase iniziale, adotti tutti i conseguenti provvedimenti di segno negativo, respingendo la richiesta di valutazione ambientale.

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

Con osservanza.

Lonate Pozzolo, 09 dicembre 2021.

Il Sindaco

Dott.ssa Nadia Rosa