

Città di Somma Lombardo



Assessorato alla Pianificazione Territoriale

Aeroporto di Milano Malpensa

Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale

OSSERVAZIONI

1. Scelta dello strumento progettuale da sottoporre a valutazione ambientale.....	3
2. Errori e reticenze nelle scelte dell'ambito territoriale di riferimento	4
3. Carenze nella descrizione del quadro programmatico.....	5
4. Carenze descrittive della situazione ambientale esistente.....	6
5. Mancanza di alternative nell'elaborazione degli scenari progettuali.....	8
6. Mancata valutazione degli effetti economici, sociali ed ambientali dovute alle previsioni legate all'ipotesi di inserimento nel perimetro aeroportuale dell'ambito territoriale di Case Nuove.....	9
7. Mancata valutazione dei costi economici, ambientali e sociali legati all'ipotesi di annullamento del processo di valorizzazione delle aree delocalizzate nel comparto territoriale di Case Nuove e nell'analogo comparto di Lonate Pozzolo.....	11
8. Mancato approfondimento sul tema della salute pubblica.....	12
9. Conclusioni	13

1. Scelta dello strumento progettuale da sottoporre a valutazione ambientale

La Società proponente l'intervento ha scelto nella vasta gamma disponibile degli strumenti progettuali che offre la legislazione nazionale, un atto progettuale che non è codificato ed è normalmente usato per proporre ipotesi di carattere territoriale ed urbanistico che hanno come obiettivo la mera formulazione di scenari progettuali, di solito multipli, con scopo primario quello di costituire un primo approccio ad una problematica complessa.

La consuetudine è di considerare il Master Plan una sorta di Piano Strutturale di scenario, e come tale, è evidente che l'opportuna forma di valutazione ambientale è quella che la legislazione europea ha riservato ai piani urbanistici in qualunque forma essi si presentino: la **Valutazione Ambientale Strategica**.

La scelta di presentare un progetto sotto la forma di Master Plan e di assegnargli una valenza progettuale in senso edilizio è quindi da valutare con attenzione, non tanto per gli aspetti di forma, che sono sicuramente irrivalenti, ma per le complicazioni e gli sviamenti che essa induce nelle conseguenti verifiche degli effetti ambientali.

Un sommario riscontro a questo riguardo, mette in luce una serie di aspetti che non possono non suscitare forti perplessità procedurali e che da sole potrebbero indurre gli Esaminatori a chiedere una profonda riformulazione della forma e dei contenuti progettuali e delle conseguenti valutazioni ambientali a sostegno del Master Plan, in modo che, siano effettivamente valutabili dalle collettività che vivono nei territori interferiti dall'intervento.

In particolare:

1. la ricognizione del quadro programmatico svolta dal Master Plan è a dir poco sommaria così come lo è la ricognizione della situazione urbanistica ed ambientale;
2. il Master Plan utilizza la forma progettuale non codificata per approfondire con eccessiva disinvoltura solo ed esclusivamente gli aspetti che conferiscono coerenza al progetto, senza tener conto dello scenario economico, sociale e territoriale relativo agli ambiti interessati dell'intervento, negando ogni sinergia con le attività del territorio aeroportuale;
3. il Master Plan propone lo stesso tipo di approfondimento progettuale per gli scenari a breve, medio e lungo termine, inducendo quindi nella valutazione ambientale conseguente gravi rischi di errore nella valutazione degli effetti indotti e cumulativi che si determinano nel lungo periodo.

Infatti, gli approfondimenti progettuali sono assolutamente vaghi per lo scenario a breve termine e incomprensibilmente più precisi per quanto riguarda lo scenario a lungo termine.

Il quadro che ne emerge, è quello di un futuro prossimo difficilmente ipotizzabile e di un futuro remoto in cui si possano avverare ipotesi di sviluppo progressivo dove si

bilanciano vantaggi e svantaggi che il Master Plan stesso non ha la capacità di dimostrare per gli anni a venire.

A fronte di questo approccio metodologico che è volutamente reticente, è sufficiente esaminare la recente storia dell'aeroporto che a poco più di un anno dall'inaugurazione del nuovo terminal e della seconda pista è stato interessato dalla drammatica crisi che ha sconvolto il trasporto aereo a seguito degli eventi del settembre 2001.

In poco più di dodici mesi sono state quindi archiviate le velleità di hub continentale, e nei tre anni successivi quelle relative al ruolo di secondo aeroporto per la compagnia di bandiera, sino a giungere nel 2009 all'affermazione da parte della Società proponente di un aeroporto con una opzione per “... *una estesa rete di collegamenti a breve e medio raggio, in logica point to point e si favorisce un forte sviluppo low cost*”.

Questi fatti dovrebbe indurre la Società proponente a un più maturo e coerente approccio, che induca ad affrontare il futuro mettendo a punto almeno scenari alternativi che tengano conto della complessità delle attuali circostanze, e sicuramente questa mancanza di approfondimento tematico, dovrebbe mettere in guardia gli Esaminatori dal validare un piano dall'impostazione così metodologicamente traballante.

2. Errori e reticenze nelle scelte dell'ambito territoriale di riferimento

Come rilevato nel capitolo precedente, la forma progettuale del **Master Plan è stata utilizzata per mascherare temi e/o problematiche conflittuali con il territorio aeroportuale** e per avvalorare la coerenza del progetto presentato rispetto ad atti amministrativi superiori.

Questo espediente è stato utilizzato, in particolare, per scegliere l'ambito territoriale di riferimento che è quello tipico di un progetto edilizio, facendo ritenere che in altra sede sia già stato individuato un ambito di relazione e ne siano già state valutate le ripercussioni ambientali.

Questo passaggio è metodologicamente scorretto, poiché induce un errore nell'approccio alla valutazione proposta.

Per ripristinare la correttezza dei criteri che devono presiedere alla Valutazione Ambientale, il Master Plan **deve chiarire che fino ad ora non sono stati redatti e tanto meno approvati piani o studi che riguardino gli impatti derivanti da una nuova trasformazione radicale dell'aeroporto**, sia in termini di funzionamento e uso dello stesso che di maggior ampliamento del suo sedime aeroportuale.

Il Master Plan e il relativo studio ambientale devono inoltre chiarire come, a fronte di questa mancanza, **non debbano essere prioritariamente valutati gli effetti ambientali indotti in un ambito territoriale di area vasta**, come per esempio quello proposto da Regione Lombardia e definito “Quadrante Ovest”, e ciò, proprio in funzione dell'approvazione da parte di Regione Lombardia della legge 12/05 “Legge per

il governo del territorio” che ha avviato un profondo processo di riforma del sistema della pianificazione territoriale, attraverso la valutazione della coerenza complessiva delle scelte di monitoraggio costante delle azioni e degli effetti indotti dalle scelte con forti ricadute territoriali.

3. Carenze nella descrizione del quadro programmatico

I contenuti informativi che sono offerti dal Master Plan per condurre le opportune analisi ambientali, **sono gravemente insufficienti non riportando Programmi e Progetti che sono stati approvati a livello statale, regionale e provinciale.**

Qualunque sia la forma progettuale scelta e qualunque siano le sottigliezze amministrative che le hanno suggerite, è evidente che non è possibile non evidenziare l'esistenza di Piani e di Progetti approvati e già realizzati o in corso di realizzazione con consistenti costi per la collettività, tanto più, che le previsioni del Master Plan ne prevedono l'annullamento con la conseguente perdita dei capitali pubblici investiti.

I progetti pubblici riguardano:

1. accordo di Programma Quadro in materia di trasporti - Aeroporto intercontinentale della Malpensa 2000 - Interventi di mitigazione d'impatto ambientale e di delocalizzazione degli insediamenti residenziali dei comuni sul cui territorio ricade il sedime aeroportuale di Malpensa 2000 integrato con Atto Aggiuntivo dell'aprile 2007. Immobili acquisiti **Bando 2001** - Dgr 06 aprile 2001, n. VII/4184 - in Somma Lombardo, frazione Case Nuove n. 82 per un importo di **€. 24,6 milioni**; immobili acquisiti **Bando 2007** - Dgr 16 maggio 2007, n. 4733 - in Somma Lombardo, frazione Case Nuove allo 11 luglio 2011 n. 164 per un importo di **30,5 mln di €**. Soggetti sottoscrittori: Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Ministero dell'Ambiente - Regione Lombardia - Provincia di Milano - Provincia di Varese - Comune di Somma Lombardo - Comune di Lonate Pozzolo - Comune di Ferno - Finlombarda Spa - ALER della Provincia di Varese.
2. accordo di Programma finalizzato alla realizzazione di un polo per la formazione ed il lavoro dedicato ai settori aeronautico, della logistica e dei trasporti come strumento di sviluppo ed innovazione per il sistema aeroportuale. Dgr 30 dicembre 2009, n. 8/10933. Impegno di spesa per la realizzazione dell'edificio scolastico **3,8 mln di €**. Soggetti sottoscrittori: Regione Lombardia - Comune di Somma Lombardo - Associazione Scuola e Lavoro Alto Milanese - Fondazione Politecnico di Milano - Società Malpensa Logistica Europa - Associazione Air Vergiate "Alessandro Passaleva" - Consorzio Formazione Logistica Intermodale - Istituto Statale Istruzione Superiore "Andrea Ponti" - Istituto di Istruzione Superiore Statale "J. C. Maxwell" - Società Obiettivo Lavoro Spa - Società Lufthansa Technik Srl - Società Esercizi Aeroportuali S.E.A.

E' da segnalare, inoltre, che il Ministero delle Infrastrutture ha finanziato per oltre

500.000 euro un progetto denominato “Complessità territoriale” che ha approfondito i temi del riutilizzo delle aree delocalizzate di Malpensa per nuovi interventi di rilancio industriale.

Poiché i programmi e i progetti sopra riportati verrebbero, di fatto, cancellati dalle previsioni progettuali del Master Plan, è evidente che questo aspetto rappresenta una forte criticità della progettualità del Proponente, che incide nella valutazione della sostenibilità del medesimo sotto il profilo economico, sociale ed ambientale.

Atteso che la previsione di annullamento dei progetti determina una perdita di denaro pubblico rilevante, è assolutamente necessario dimostrare all'interno del progetto:

- a. quali aspetti hanno reso i progetti superati o dannosi;
- b. quali siano stati gli errori di programmazione che hanno determinato la realizzazione di scelte così miopi;
- c. come il progetto del Master Plan generi vantaggi e risorse atte a compensare o ad accrescere il capitale pubblico che andrebbe sprecato dall'annullamento dei Progetti e dagli Accordi di Programma in corso di realizzazione.

Data la situazione di grave crisi della finanza pubblica, sarebbe inoltre opportuno dimostrare preventivamente che nel progetto Master Plan sono stati espletati tutti gli approfondimenti progettuali atti a verificare se non sia possibile tener conto, in maniera costruttiva, della salvaguardia degli obiettivi in corso e la valorizzazione delle azioni già programmate.

Tra le mancanze del quadro conoscitivo del Master Plan vi è l'indifferenza nel riconoscere il diritto dell'esistente, della memoria storica architettonica dei luoghi che non può essere valutata in termini economici ma morali.

Si arriva a demolire Cascina Malpensa “*luogo del sogno dell'uomo per la conquista del cielo*” da dove il 17 maggio 1910 spiccò il volo il CA1 di Gianni Caproni, già presente nel catasto di Carlo VI e nella sua attuale configurazione nel Catasto Austriaco del 1790.

L'indifferenza del Soggetto proponente all'ambiente storico culturale di questo nostro territorio è grave, e dimostra che non vi è stata analisi tra le forme del passato e quelle della modernità, tra la conservazione e il mutamento dei luoghi poiché il suo vero obiettivo, più che realizzare una grande infrastruttura trasportistica è un grande progetto immobiliare.

L'Amministrazione Comunale si attiverà per chiedere al Ministero dei Beni Culturali il vincolo monumentale.

4. Carenze descrittive della situazione ambientale esistente.

Nel descrivere l'attuale situazione ambientale, non si tiene conto degli interventi di “mitigazione ambientale” che si sarebbero dovuti realizzare nella fase di vigenza del Piano d'Area Malpensa (L.R. 12 aprile 1999, n. 10) **ma che, di fatto, non sono stati realizzati.**

Poiché il Piano d'Area Malpensa aveva l'obiettivo di *“accompagnamento territoriale del nuovo aeroporto”* è palese che esso rappresenta la prima base di valutazione da cui è indispensabile partire per qualunque valutazione rispetto alla situazione ambientale dei territori interferiti dalla presenza dell'aerodromo.

La non considerazione di questo aspetto **altera sensibilmente la valutazione del deficit ambientale** che si è accumulato in questi 10 anni nei territori interessati da Malpensa 2000, e quindi, a caduta, falsifica fortemente il significato delle mitigazioni previste dal Master Plan.

E' utile ricordare che i capisaldi su cui si basava il criterio delle compensazioni ambientali del Piano d'Area Malpensa, riguardavano tre aspetti:

- a. il primo si riferiva a una generale compensazione dei territori interessati che doveva derivare dagli effetti economici positivi indotti dalla presenza dell'aeroporto;
- b. il secondo riguardava le consistenti compensazioni ambientali che erano previste a seguito delle realizzazioni delle nuove programmate infrastrutture viarie, che prevedevano l'esecuzione di vasti comparti boscati sia a stabile compensazione dell'aumento locale delle emissioni provocate dall'accrescimento del traffico veicolare sia a mitigazione paesaggistica;
- c. la terza forma di compensazione ambientale riguardava un generale miglioramento dei territori prossimi all'aeroporto, e doveva essere finanziata con i proventi derivanti dalla valorizzazione delle proprietà pubbliche originate dai complessi processi di delocalizzazione che sono stati attuati in questi anni, e non ancora conclusi, nei comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo.

Uno sguardo anche sommario all'attuale situazione, permette di verificare come é lo stato dell'arte, e più precisamente:

- a. gli effetti economici dovuti alla presenza dell'aeroporto sono stati molto di sotto le previsioni, e si sta verificando che le imprese che sono sorte nel comparto alberghiero, della logistica e del più ampio indotto, risentono della concorrenza operata, con discernimento, all'interno del sedime aeroportuale, dalla Società proponente il progetto. In alcuni casi, come per gli alberghi situati a Case Nuove, il Master Plan propone la loro costruzione nel perimetro aeroportuale determinando, di fatto, la mortificazione della libera concorrenza di mercato. **Soprattutto emerge chiaramente la negazione del rapporto economico con il territorio, poiché l'articolazione del Master Plan passa per la non sinergia con il tessuto produttivo dell'intorno aeroportuale, creando disfunzioni e costi sociali che lo stesso Master Plan non quantifica;**
- b. visto che il Piano d'Area Malpensa ha cessato la sua funzione prima della realizzazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie previste dalla sua programmazione, **è molto incerta la possibilità di mantenere le previsioni di compensazione ambientale in esso ipotizzate**, e ciò potrebbe significare che la realizzazione delle infrastrutture trasportistiche di collegamento all'aeroporto

- inserite nel Master Plan, comporti un immediato e stabile peggioramento della situazione ambientale tout court;
- c. dato che le previsioni del Master Plan, configurano un aeroporto legato in massima parte al trasporto merci, è evidente che la realizzazione delle nuove costose infrastrutture avrà lo scopo prevalente di servire questa nuova attività logistica e che pertanto le compensazioni, allora previste e non attuate, debbano essere sommate e realizzate oggi, e mantenute nel tempo, dal Soggetto proponente;
 - d. per quanto riguarda la valorizzazione delle aree delocalizzate, bisogna rilevare che questa possibilità non potrà essere attuata se sarà approvato ciò che il piano prevede per il comparto di Case Nuove, e cioè l'accorpamento di queste proprietà al sedime aeroportuale.

Da ultimo le questioni ancora aperte a Malpensa sono numerose e sono il risultato di un non corretto approccio e di una insoddisfacente gestione di Malpensa 2000 nel rapporto con il suo intorno, e vanno:

- a. dall'attuazione del Decreto D'Alema nella parte operativa, ambientale e epidemiologica;
- b. ad una efficiente rete di monitoraggio del rumore aereo;
- c. alla delocalizzazione;
- d. ai voli notturni (si pensi allo sviluppo del trasporto cargo);
- e. al completamento dei lavori della Commissione Aeroportuale con la definizione della popolazione esposta, con stime al breve e medio periodo e con l'individuazione delle zone A, B e C, indispensabili queste ultime per la redazione dei P.G.T.;
- f. ai piani di risanamento a tutela del territorio e dei cittadini a carico dei gestori aeroportuali, il famoso 7% sugli investimenti aeroportuali;
- g. al recupero sia della tassa sul rumore aereo IRESA (la Lombardia ha perso dal 2001 al 2006 introiti per ben 14,044 mln di €.) che delle quote dell'addizionale comunale pagata dai singoli passeggeri (che non viene ad oggi pienamente riconosciuta).

In questo rapido esame è emerso in maniera molto evidente che la valutazione della situazione ambientale deve partire dal deficit che si registra a seguito di alcune mancate realizzazioni e mitigazioni, e di altre che saranno rese impossibili proprio dalle previsioni del Master Plan oggetto di valutazione.

Si rischia quindi, di valutare come sostenibile una situazione che è già oggi in forte deficit, a causa di interventi previsti e non realizzati e di altri che non lo saranno proprio in seguito alla realizzazione del progetto del Master Plan.

5. Mancanza di alternative nell'elaborazione degli scenari progettuali

Come già accennato nei precedenti capitoli, la scelta progettuale che è sottoposta

all'esame ambientale presenta una impostazione metodologica discutibile per quanto riguarda l'esplicitazione degli scenari progettuali a medio ed a lungo termine.

Questa impostazione condiziona la rilevazione delle criticità, che in questo caso, sembrano assumere la forma di un forte sovradimensionamento del progetto, attuato allo scopo di giustificare scelte che nell'odierna realtà economica e della gestione sono improponibili, e che si giustificano esclusivamente con un ipotetico sviluppo futuro, **che proprio perché non valutabile, è proposto come progressivo, lineare e soprattutto indiscutibile.**

Per mantenere le procedure nell'ambito della correttezza istituzionale e garantire anche in futuro l'attendibilità dei metodi valutativi, come strumento per assumere decisioni complesse che coinvolge il futuro di vaste comunità dell'intorno aeroportuale, è fondamentale che le Autorità preposte al controllo del Master Plan **decantino in maniera rigorosa** i tentativi della Società proponente di sottrarsi all'obbligo di dimostrare gli scenari in esso proposti invocando il "principio di autorità", che nel caso in oggetto, è rappresentato da un'autorevole società specializzata nell'analisi dei trend di sviluppo dei sistemi aeroportuali.

Siccome né gli esperti in questione né altri di analogo livello sono stati in grado di prevedere le fasi alterne e per certi versi drammatiche che l'aeroporto ha attraversato nei primi dieci anni di attività e che sta ancora attraversando, **sembra a questo punto molto sensato, prudente e corretto richiedere al Soggetto proponente di elaborare per il medio e lungo periodo scenari multipli alternativi cui corrispondano, equilibrate e differenti scelte progettuali che permettano una corretta valutazione dei relativi effetti ambientali.**

6. Mancata valutazione degli effetti economici, sociali ed ambientali dovute alle previsioni legate all'ipotesi di inserimento nel perimetro aeroportuale dell'ambito territoriale di Case Nuove

Il progetto oggetto di valutazione, prevede l'annessione al sedime aeroportuale di una ampia porzione territoriale ricadente nel comune di Somma Lombardo e nota, come frazione di Case Nuove.

La previsione del Master Plan è particolarmente reticente su questo aspetto, e prevede l'inglobamento di un'area di circa **23 ettari**, suddivisi in un comparto **Sud** di **14,00 ettari** ed un comparto **Nord** di **8,7 ettari**, all'interno dei quali sono esistenti o con autorizzazioni a costruire:

- a. Comparto Sud (tutti i dati numerici sono stati arrotondati al valore superiore)
 - a. strutture recettive per 8.600 m² di SLP con numero 350 camere e 40 addetti;
 - b. strutture per la ristorazione per 1.500 m² di SLP con 24 addetti;
 - c. attività di spedizioni a particolare valore aggiunto per 2.000 m² di SLP con 42 dipendenti;

- d. edifici delocalizzati di proprietà comunale per 17.800 m² di SLP (fuori terra) e un volume urbanistico di 53.400 m³;
- e. edifici residenziali e non, in proprietà privata per 14.850 m² di SLP e un volume urbanistico di 44.550 m³;
- f. Cimitero comunale per 2.350 m² con 440 tumulazioni;
- g. Sala Civica ed ambulatorio per 230 m² di SLP;
- h. Pozzo di captazione, torre piezometrica ecc.;
- i. Scuola comunale per 555 m² di SLP e ampliamento per 2.120 m² di SLP;

per un investimento privato dal 2005 ad oggi di circa 33,0 mln di €

b. Comparto Nord

- a. parcheggio a silos per 14.300 m² di SLP;
- b. parcheggio a raso per 3.000 m² di SLP;

per un investimento privato di circa 9,0 mln di €

Tra tutte le previsioni progettuali contenute nel Master Plan in corso di valutazione, questo è senza dubbio l'intervento più discutibile per i modi, i tempi e le motivazioni che si sono addotti.

In primo luogo la porzione oggetto dell'ipotesi di inglobamento è già stato oggetto di valutazione nel corso della redazione del Piano d'Area Malpensa, ed è verosimile, che nel momento in cui si è scelto di attuare la delocalizzazione sia stata anche valutata la possibilità di acquisire tutto l'ambito al sedime aeroportuale, ricollocando edifici e gli abitanti in altra parte del territorio.

Giacché la delocalizzazione ha ottenuto un parziale risultato, è lecito supporre che la scelta finale non abbia considerato quel luogo **come ambito strategico per lo sviluppo dell'aeroporto** (Variante al PRG approvato con DGRL n. VII/18765 del 17 settembre 2004 - Deliberazione della GC n. 225 del 27 dicembre 2004 - Nota Regionale n. 6076 del 23 febbraio 2005 - Deliberazione della GC n. 50 dello 07 marzo 2005 - Deliberazione del CC n. 42 del 27 maggio 2005 e successiva variante su Case Nuove approvata dal C.C. con deliberazione n.17 del 27 febbraio 2006, BURL del 05 aprile 2006) **al punto che Regione Lombardia a partire dall'anno 2010 ha trasferito e sta trasferendo in "proprietà modale" le aree delocalizzate ai Comuni, con l'esplicito compito di produrre un piano di valorizzazione e di rivalutazione immobiliare al fine di rimpinguare il fondo di mitigazione ambientale previsto dall'Accordo Quadro di Malpensa 2000.**

Proprio per utilizzare i vantaggi insediativi derivanti dalla presenza dell'aeroporto **e in modo da compensare gli svantaggi economici e ambientali che l'aeroporto stesso ha determinato per insipienza di programmazione con il territorio**, l'amministrazione Comunale ha dato avvio alla propria legittima pianificazione in ambito PGT, per un luogo, dove si concentrino non solo attività legate all'aeroporto ma luogo per l'insediamento di forme evolute di innovazione produttiva basate sulla conoscenza (si parla, appunto, di economia della conoscenza) come un distretto tecnologico, un parco produttivo, un Malpensa high-tech gestito da una partnership

pubblico-privato, un luogo non isolato, non chiuso, ma qualcosa come un frame work che possa creare processi diffusi di sviluppo in tutto il circondario aeroportuale: un terminal civile di raccordo tra il territorio e l'infrastruttura aeroportuale.

Dal punto di vista progettuale, l'annessione di parte del territorio di Case Nuove **rimane uno dei punti più oscuri del progetto Master Plan**, dove l'obiettivo dichiarato dell'ampliamento del sedime aeroportuale si sovrappone in maniera ambigua pervasiva e ingannevole con quello della valorizzazione immobiliare perseguito del Soggetto proponente.

A fronte di un discutibile vantaggio nell'organizzazione interna dello scalo aeroportuale (che non era stata ritenuta strategica neanche nel breve periodo in cui era rimasto intatto il sogno dell'hub intercontinentale) le criticità ambientali, sociali ed economiche sono evidenti, ingenti e difficilmente mascherabili.

L'acquisizione di questa parte secondaria e non direttamente utilizzabile per il funzionamento dell'aeroporto determinerebbe **forti costi sociali** per la necessità di dover eliminare anche le residue presenze residenziali, le attività economiche appena insediate, che danno lavoro a molti addetti, i servizi pubblici presenti; **forti costi economici** per la comunità locale dovuti all'impossibilità di valorizzare le aree di proprietà e gli investimenti appena realizzati; **forti costi ambientali** perché, come già argomentato, la mancata valorizzazione delle aree delocalizzate, ora interamente di proprietà pubblica, impedirà la realizzazione di importanti mitigazioni ambientali necessarie per garantire la sostenibilità degli ambiti interferiti dall'aerodromo.

7. Mancata valutazione dei costi economici, ambientali e sociali legati all'ipotesi di annullamento del processo di valorizzazione delle aree delocalizzate nel comparto territoriale di Case Nuove e nell'analogo comparto di Lonate Pozzolo

In conformità a quanto sottolineato e dimostrato nel capitolo precedente, si chiede che nel progetto del Master Plan siano inseriti specifici scenari progettuali che puntino a rendere compatibili gli interventi pubblici e privati già realizzati nel comparto di Case Nuove con lo sviluppo aeroportuale, ipotizzando anche specifiche forme di gestione pubblico-private per il raggiungimento della valorizzazione delle aree prevista dall'Accordo Quadro o in alternativa, riportare il sedime aeroportuale nei confini attuali dando così piena valenza all'attività pianistica comunale per la valorizzazione delle aree delocalizzate.

Si chiede, inoltre, che nell'elaborazione degli scenari alternativi di sviluppo si valuti la possibilità di valorizzare le proprietà pubbliche delocalizzate nell'analogo comparto del comune di Lonate Pozzolo, in questo caso utilizzando la logistica inserita in ambito aeroportuale dal Master Plan, con il fine di salvaguardare e valorizzare le risorse pubbliche impiegate per la delocalizzazione e nel contempo promuovere lo sviluppo del territorio interferito dall'aeroporto tutelando il più possibile l'area demaniale oggetto di

ampliamento aeroportuale.

Per i Comuni soggetti a mitigazione d'impatto e a delocalizzazione e precisamente Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, sono state spese per il **primo bando (anno 2001/2006) 82,26 mln di €** e per il **secondo bando (anno 2007) in fase di esaurimento si ipotizzano 80,34 mln di €**

Il Master Plan cancella dalla sua memoria l'azione di delocalizzazione voluta dallo Stato, dalla Regione e dai Comuni per una miglior gestione reciproca dell'intorno aeroportuale, e inglobando le aree de localizzate (Case Nuove) con l'obiettivo di una evidente valorizzazione patrimoniale o negando l'esistenza (Lonate Pozzolo) per la voracità di dar corso ad ogni attività economica all'interno del sedime aeroportuale, non permette di dar corso a quell'azione pianistica comunale in grado di catturare il valore economico delle trasformazioni.

Occorre, tuttavia ricordare, che l'equilibrio economico dei progetti di valorizzazione comunali dal punto di vista benefici e costi pubblici non significa il loro equilibrio economico finanziario, ma solo che la **Società dell'intorno aeroportuale ricaverebbe un vantaggio economico, ambientale e sociale non inferiore al costo. Tutto ciò è negato dall'azione progettuale impropria del Soggetto proponente.**

8. Mancato approfondimento sul tema della salute pubblica.

Lo studio di impatto ambientale del Master Plan presentato dal Soggetto promotore, **non prende in considerazione tutti gli studi sulla salute pubblica e sul monitoraggio e sulla qualità dell'ambiente che dal 2000 ad oggi sono stati prodotti dai comuni dell'intorno aeroportuale di Malpensa e dal Parco della Valle del Ticino** (per quanto riguarda Somma Lombardo: Studio SALUS DOMESTICA dell'ASL di Varese; Monitoraggio inquinamento atmosferico in collaborazione con il CCR di Ispra incentrato sulla presenza dell'aeroporto della Malpensa nel territorio del comune di Somma Lombardo; la Ricerca del Dipartimento di Medicina del Lavoro dell'Università degli Studi di Milano sui disturbi sociali e relazionali derivanti dalla presenza dell'aeroporto di Malpensa; le analisi annuali sul particolato atmosferico redatte in collaborazione con ARPA Lombardia; il Rapporto sullo stato dell'Ambiente redatto dal comune, sino alla Valutazione della qualità dell'aria nel territorio del Parco del Ticino del 2010) limitandosi solamente ad analizzare lo studio HYENA (HYpertension and Exposure to Noise near Airport) **dimenticando che il trasporto cargo opera e opererà nella fascia notturna, già oggi tema di aspro confronto in Commissione Tecnica Aeroportuale.**

Proprio perché la Valutazione Ambientale sottoscrive che per le emissioni in atmosfera, in fase di esercizio, si avranno “... *ricadute e deposizione di inquinanti al suolo e effetti sulla salute della popolazione in area vasta*” **si censura la mancata attenzione del Soggetto proponente agli inquinanti nelle fasi di decollo e di atterraggio degli aeromobili** in quanto non viene definita l'impronta di ricaduta territoriale in rapporto

alle rotte ed ai venti dominanti, nonché i derivati costi sociali, ambientali ed economici **alla luce dell'inquinamento riscontrato e denunciato su di un'area boschiva, dichiarata "riserva della biosfera" dall'Unesco e SIC "Brughiera del Dosso, di 210 ettari in Comune di Somma Lombardo, dove l'inquinamento da idrocarburi totali assume valori molto elevati pur essendo il bosco in area protetta e non soggetta a traffico veicolare. Ad oggi è in corso una corrispondenza di chiarimenti tra la Comunità Economia Europea, il Ministero dell'Ambiente e Regione Lombardia dalla quale risulta che proprio i proventi derivanti dalla valorizzazione delle aree delocalizzate saranno usati per gli interventi di mitigazione e di tutela ambientale.**

Per il monitoraggio ambientale si rimarca che oltre le centraline di qualità dell'area poste in prossimità dell'aeroporto, non viene minimamente considerato l'ampliamento del monitoraggio stesso già richiesto in sede di Commissione Tecnica Aeroportuale, mediante l'utilizzo dei bioindicatori da estendersi su un'ampia area dell'intorno aeroportuale in corrispondenza delle Sid di decollo e dei sentieri di discesa, dove la popolazione dell'intorno è maggiormente concentrata.

Per quanto sopra indicato, emerge in maniera evidente che lo studio di impatto ambientale volutamente dimentica di affrontare in termini concreti situazioni critiche emerse dagli studi prodotti dai comuni dell'intorno aeroportuale e scorda scientemente criticità già in atto di grave e difficile soluzione, anche in considerazione della L.R. 24/2006 - "Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente" e la successiva delibera n. 5290 del 2 agosto 2007 - "Suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati per l'attuazione della L.R. 24/2006" nella quale i comuni dell'intorno aeroportuale sono inseriti in zona "A" di risanamento.

9. Conclusioni

Sulla base delle valutazioni sopra riportate si ritiene che il Master Plan e la relativa Valutazione Ambientale debbano essere radicalmente rivisti e che, in particolar modo, si debba porre rimedio alle seguenti carenze procedurali, metodologiche e tecniche:

- a. per quanto riguarda la scelta dello strumento progettuale da sottoporre a valutazione ambientale si richiede una profonda riformulazione della forma e dei contenuti progettuali del Master Plan e delle conseguenti valutazioni ambientali, in modo che siano effettivamente valutabili dalle collettività che vivono nei territori interferiti dall'intervento;
- b. per quanto riguarda gli errori e reticenze nella scelta dell'ambito territoriale di riferimento si chiede di ripristinare la correttezza dei criteri che devono presiedere alla valutazione, chiarendo che fino ad ora non sono stati redatti e tanto meno approvati piani o studi che riguardino gli impatti derivanti da una nuova trasformazione radicale dell'aeroporto. Il Master Plan ed il relativo studio ambientale devono inoltre esplicitare come, a fronte di questa mancanza, non

- debbano essere prioritariamente valutati gli effetti ambientali indotti in un ambito territoriale adeguato;
- c. per quanto riguarda le carenze nella descrizione del quadro programmatico si sottolinea che i contenuti informativi che sono offerti dal Master Plan per condurre le opportune analisi ambientali sono gravemente carenti e non riportano programmi e progetti che sono stati approvati a livello statale, regionale e provinciale;
 - d. per quanto riguarda la carente descrizione della situazione ambientale esistente si rileva che nella descrizione non si tiene conto degli interventi ambientali che avrebbero dovuto essere realizzati durante il periodo di vigenza del Piano d'Area Malpensa ma, che di fatto, non sono stati realizzati. Si rileva, quindi, che la valutazione della situazione ambientale deve partire dal deficit che si registra a seguito di alcune mancate realizzazioni e di altre che saranno rese impossibili proprio dalle previsioni del Master Plan oggetto di valutazione;
 - e. per quanto riguarda la mancanza di alternative nell'elaborazione degli scenari progettuali si sottolinea che essa crea una impostazione metodologicamente discutibile per quanto riguarda l'esplicitazione degli scenari progettuali a medio ed a lungo termine. Questa impostazione condiziona la rilevazione delle criticità, che in questo caso, sembrano assumere la forma di un forte sovradimensionamento del progetto che è attuata allo scopo di giustificare scelte che nella situazione odierna sono improponibili e si giustificano esclusivamente con un ipotetico sviluppo futuro, che proprio perché non valutabile, viene proposto come progressivo lineare e soprattutto indiscutibile. Si ritiene, quindi, sensato, prudente e corretto richiedere al Soggetto proponente di elaborare per il medio e lungo periodo scenari multipli alternativi, cui dovranno corrispondere equilibrate e differenti scelte progettuali che permettano un'esatta valutazione dei relativi effetti ambientali;
 - f. per quanto riguarda la mancata valutazione degli effetti economici, sociali ed ambientali dovute alle previsioni progettuali legate all'ipotesi di inserimento nel perimetro aeroportuale dell'ambito territoriale di Case Nuove, si sottolinea che tra tutte le previsioni progettuali contenute nel Master Plan questo è senza dubbio l'intervento più discutibile per i modi i tempi e le motivazioni che sono adottate. Infatti, a fronte di un opinabile vantaggio nell'organizzazione interna dello scalo aeroportuale le criticità ambientali, sociali ed economiche sono evidenti, ingenti e difficilmente mascherabili. L'acquisizione di questa parte secondaria e non direttamente utilizzabile per il funzionamento dell'aeroporto determinerebbe: 1) forti costi sociali per la necessità di dover eliminare anche le residue presenze residenziali, le attività economiche appena insediate che danno lavoro a molti addetti, e i servizi pubblici presenti; 2) forti costi economici, per la comunità locale, dovuti all'impossibilità di valorizzare le aree di proprietà e gli investimenti appena realizzati; 3) forti costi ambientali perché, come già argomentato, la mancata valorizzazione delle aree delocalizzate ed ora

- interamente di proprietà pubblica, impedirà la realizzazione di importanti mitigazioni ambientali necessarie per garantire la sostenibilità ambientale degli ambiti interferiti dall'aeroporto;
- g. per quanto riguarda la mancata valutazione dei costi economici, ambientali e sociali legati all'ipotesi di annullamento del processo di valorizzazione delle aree delocalizzate nel comparto territoriale di Case Nuove e nell'analogo comparto di Lonate Pozzolo, si chiede che nell'elaborazione di scenari alternativi di sviluppo si valuti la possibilità di valorizzare le proprietà delocalizzate al fine di salvaguardare e valorizzare le risorse pubbliche impiegate e di promuovere lo sviluppo del territorio interferito dall'aeroporto;
- h. per quanto riguarda il mancato approfondimento sul tema della salute pubblica si chiede che vengano presi in considerazione tutti gli studi sulla salute pubblica e sulla qualità dell'ambiente prodotti dai Comuni dell'intorno aeroportuale e dal Parco del Ticino e che venga valutato e mappato l'inquinamento da idrocarburi totali in considerazione al fatto che i Comuni dell'intorno aeroportuale ricadono in fascia "A" di risanamento ambientale secondo le indicazioni della L.R. 24/2006 e della successiva delibera di attuazione n. 5290 del 2 agosto 2007.

Poiché molti degli attuali contenuti del Master Plan si configurano come una severa censura del comportamento della autorità Statale, Regionale e Provinciale, si richiede agli Enti interessati precisazioni per smentire o confermarne le valutazioni contenute nel Master Plan stesso, e nel caso di conferma dell'impostazione progettuale del Master Plan si pretende dai medesimi Enti le motivazioni tecnico/economiche che hanno determinato così gravi errori di programmazione pubblica.

Da ultimo, per evitare che un'ipotesi di sviluppo come quello indicato dal Master Plan Aeroportuale in cui è presente una confusa parte infrastrutturale ma è leggibile una chiara e discutibile deriva immobiliare provochi danni immediati all'intorno aeroportuale ponendo in crisi sia attività economiche che imprenditoriali e azzerando, di fatto, ingenti quantità di denaro pubblico investito per sostenerne lo sviluppo, si chiede di respingere il progetto denominato Nuovo Master Plan Aeroportuale dato che esso è nel suo rapporto con l'ambiente ed il territorio palesemente incompatibile.