



# COMUNE DI GALLARATE

Settore Tecnico



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2012 - 0019461 del 14/08/2012

COMUNE DI GALLARATE			
PROTOCOLLO GENERALE			
Data 03 AGO. 2012			
N. P.G. 25505	Cat	Cl	Fasc

OGGETTO: deliberazione di Giunta Comunale n. 162 del 26.07.2012.

**RACCOMANDATA A.R.**

Al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le valutazioni ambientali  
Viale C. Colombo, 44  
00147 ROMA

Si trasmette, in allegato, copia autentica di deliberazione di Giunta Comunale n. 162 in data 26.07.2012 ad oggetto: "Aeroporto di Malpensa - Valutazione di impatto ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale - integrazioni volontarie - Osservazione ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i."

Distinti saluti.



IL DIRIGENTE SETTORE TECNICO  
(Dott. Ing. Arcangelo Altieri)



AA/ministero\_osservazioni07.2012



**COMUNE DI GALLARATE**  
Provincia di Varese

**DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 162 DEL 26/07/2012**

OGGETTO: AEROPORTO DI MALPENSA – VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL  
NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE – INTEGRAZIONI VOLONTARIE –  
OSSERVAZIONE AI SENSI DEL D. LGS. 152/2006 E S.M.I.

L'anno duemiladodici, il giorno ventisei del mese di luglio, alle ore 18.00, con  
continuazione, presso la Sala Giunta della sede Comunale di Palazzo Borghi, si è riunita la  
Giunta Comunale convocata nelle forme di legge.

Presiede l'adunanza il Sindaco Edoardo GUENZANI.

Sono intervenuti i Signori:

- |    |                        |                |
|----|------------------------|----------------|
| 1. | GUENZANI Edoardo       | - Sindaco      |
| 2. | SENALDI Angelo         | - Vice Sindaco |
| 3. | COLOMBO Cinzia         | - Assessore    |
| 4. | COLOMBO Luigi          | - Assessore    |
| 5. | LOVAZZANO Alberto      | - Assessore    |
| 6. | NICOSIA Sebastiano     | - Assessore    |
| 7. | PROTASONI Angelo Bruno | - Assessore    |
| 8. | SILVESTRINI Margherita | - Assessore    |

si
si
si
si
=
si
si
si

Assiste il Segretario Generale Dott.ssa Maristella Morri.

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta  
l'adunanza ed invita i presenti alla trattazione dell'argomento indicato in oggetto.

## LA GIUNTA COMUNALE

Premesso:

- che in data 18.05.2011 prot. n. 20818 la SEA S.p.a. con propria istanza prot. 14697 del 12.05.2011 ha comunicato che l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha richiesto, con propria nota prot. n. 0058130/CIA del 09.05.2011, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare l'attivazione del procedimento di valutazione di Impatto Ambientale relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa, come previsto dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- che con atto di G.C. n. 226 del 12.07.2011 ad oggetto: "Aeroporto di Milano Malpensa – Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale – Osservazione ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i." è stato approvato un documento contenente le osservazioni da proporre al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ai sensi e per gli effetti degli artt. 24 e seguenti del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- che nota prot. 28586 del 18.07.2011 è stato trasmesso il succitato atto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le valutazioni ambientali;

Vista la nota prot. n. 0014540 del 28.05.2012 con la quale SEA S.p.a. trasmette le "Integrazioni Volontarie" alla documentazione precedentemente inviata per la Valutazione di Impatto Ambientale del Nuovo Master Plan Aeroportuale, come previsto dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., in relazione all'autorizzazione dell'inoltro concesso alla SEA dall'ENAC e successiva nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 11.06.2012 prot. 14057;

Considerato che ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., si possono presentare osservazioni, anche fornendo nuovi e ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, entro il termine di 60 giorni dalla presentazione di cui all'art. 23 (5 agosto 2012);

Ritenuto pertanto necessario ed improcrastinabile presentare osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale depositata entro il termine di 60 giorni di cui sopra;

Visto il documento relativo alla proposta di formulazione di osservazioni alle Integrazioni Ambientali e relative alla Valutazione di Impatto Ambientale del Nuovo Master Plan Aeroportuale (All. sub. A);

Sentita la Commissione Territorio – Partecipazione Democratica nella seduta del 16.7.2012;

Visto il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

Visto l'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000 quanto all'espressione dei pareri di competenza;

Dato atto che, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000 è stato formalmente acquisito il parere favorevole del Dirigente Settore Tecnico e Programmazione Territoriale in ordine alla regolarità tecnica;

Con voti favorevoli unanimi;

## DELIBERA

1. di approvare il documento allegato p.i., allegato sub. A, alla presente, composto di n. 6 pagine, nei termini e nella forma giuridica propria di "Osservazione" alle Integrazioni Volontarie al Progetto e relativo Studio Ambientale del Nuovo Master Plan Aeroportuale, trasmesso da SEA S.p.a. con nota prot. n. 0014540 del 18.05.2012, oggetto di pronuncia di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
2. di trasmettere il presente atto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Viale Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA ai sensi e per gli effetti degli artt. 24 e seguenti del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
3. di trasmettere altresì il presente atto alla Regione Lombardia, Direzione Generale Territorio ed Urbanistica e Direzione Generale Ambientale, Energia e Reti - VIA Valutazione di Impatto Ambientale, Piazza Città di Lombardia, 1 - 20124 MILANO;

Con voti favorevoli unanimi, stante la necessità di trasmettere il presente atto per la presentazione nei termini di legge delle osservazioni allegate;

## DELIBERA ALTRESI'

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs.vo n. 267/2000.



AEROPORTO DI MILANO MALPENSA, NUOVO "MASTER PLAN AEROPORTUALE",  
PROCEDURA DI V.I.A., INTEGRAZIONI VOLONTARIE

A

Vista la documentazione "Integrazione Volontarie" così composta:

162

26.07.2012

Relazione introduttiva

6

Approfondimenti ambientali

Allegato 1 – accessibilità all'aeroporto

Allegato 2 – Valutazioni di impatto sulla salute e disponibilità di SEA

Allegato 3 – Approfondimenti delle tematiche ambientali relative all'acqua

Allegato 4 – Ricerca naturalistica ambientale

Allegato 5 – Relazione paesaggistica

Approfondimenti progettuali;



Generale  
Dott.ssa Mariela Monti

Vista la richiesta di espressione di parere del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

Dato atto

Che il Comune di Gallarate è ricompreso per circa 1/3 nell'area di studio e che è interessato da importanti infrastrutture (esistenti e in progetto) sia viabilistiche sia ferroviarie che servono anche l'aeroporto di Milano Malpensa;

Che la documentazione integrativa non introduce elementi di novità sostanziali rispetto a quanto già definito nello STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE, né si dà risposta alle osservazioni sollevate, riproponendo quanto già prospettato per le infrastrutture di volo (terza pista e opere connesse), le aree terminali passeggeri e merci, l'insediamento all'interno del sedime di strutture logistiche e di supporto funzionali al traffico cargo;

**Si riconferma quanto già osservato in relazione allo RELATIVO AL NUOVO MASTER PLAN DELL'AEROPORTO DI MILANO MALPENSA e in particolare la necessità di attivare la procedura di VAS per il Master Plan, poiché proposto in variante del PRG di Malpensa e che pertanto deve intendersi quale Piano e non Progetto.**

Qualora il Master Plan fosse da intendersi come mero progetto, si sottolinea ulteriormente che:

- i dati evidenziati nel SIA e nelle Integrazioni volontarie si rivelano insufficienti per una corretta valutazione degli effetti sulla salute umana e sull'ambiente conseguenti all'incremento del traffico aereo e veicolare (interno al sedime e diretto all'aeroporto) e del conseguente aumento dell'inquinamento acustico e dell'aria. Effetti che vanno a prodursi in un contesto dove la qualità dell'aria è già oggi particolarmente critica, tale da richiedere significative azioni di contenimento e mitigazione del fenomeno, come evidenziato dai monitoraggi effettuati dal Parco del Ticino (Monitoraggio della qualità dell'aria mediante licheni; Monitoraggio della componente Ecosistemi dell'area di Malpensa; Valutazione della qualità dell'aria mediante indicatori puntiformi passivi; Studi e ricerche per il Piano d'Aria del Parco Naturale della Valle del Ticino, Regione Piemonte; Valutazione della qualità dell'aria nel territorio del Parco del Ticino). Le Integrazioni volontarie, pur nell'ampliare il periodo di analisi per l'inquinamento atmosferico, non prendono in considerazione gli inquinanti tipicamente riconducibili al traffico aereo, come gli IPA.
- SEA e Ministero dei Trasporti con sentenza n. 11169/2008 del Tribunale di Milano (c.d. sentenza Quintavalle) sono stati condannati a risarcire 4.500.000 di euro di danni derivanti da inquinamento acustico e atmosferico per l'attività aeroportuale a una proprietà privata sita all'interno del SIC Brughiera del Dosso in Comune di Somma Lombardo; dopo che la Sentenza 11169/2008, emessa dalla Decima Sezione Civile del Tribunale di Milano, relativa alle

emissioni inquinanti degli aerei in decollo accertate per la rotta 280 ha dimostrato che i danni agli alberi sono provocati dalle suddette emissioni ed ha indennizzato i proprietari della tenuta Quintavalle per tali danni, anche la Sentenza 2157/20012, emessa dalla Corte d'Appello del Tribunale di Milano, ha respinto tutte le domande formulate dagli appellanti SEA e Ministero dei Trasporti e ha confermato le motivazioni della sentenza di primo grado 11169/2008, aumentando a 4,5 a 8 milioni di euro l'indennizzo che SEA e Ministero dei Trasporti dovranno pagare ai proprietari.

Nella relazione del Prof. Gervini e nelle memorie parti integranti degli atti processuali si indica che la concentrazione di idrocarburi totali sui campioni di suolo prelevati al casello di Milano-Sud (casello di Melegnano) era decisamente inferiore rispetto a quella registrata presso la proprietà Quintavalle: mentre la concentrazione più elevata a Milano-Sud era intorno a 194 ppm, nella proprietà Quintavalle la concentrazione misurata era di 586 ppm.

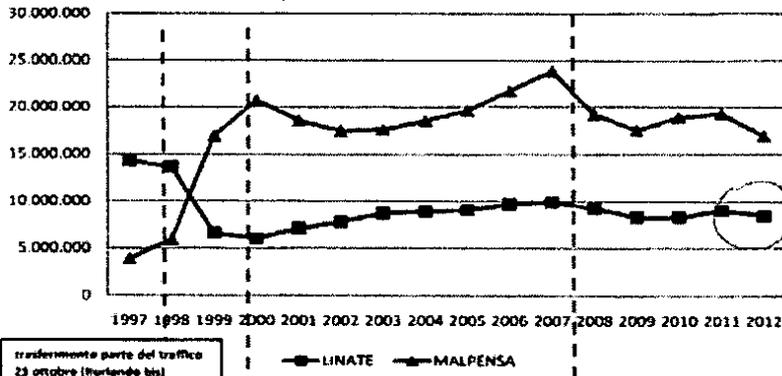
Sulla base dei dati emersi quindi è stato accertato che il sito Quintavalle, che per posizione ambientale e assenza di traffico veicolare dovrebbe essere caratterizzato da concentrazioni di IPA e idrocarburi pressoché nulle, presenta valori elevati, ben superiori a quelli rilevati a lato del casello Milano-sud. In maniera palese è stata evidenziata la correlazione tra l'inquinamento e il passaggio degli aerei, contrariamente a quanto affermato nella Relazione Introduttiva per cui dal *"confronto tra la dinamica del traffico aereo registrata nel periodo in esame e quella dei livelli di inquinamento evidenzia come non esista una univoca correlazione tra questi due fattori, suffragando con ciò quanto prima affermato in merito al significativo concorso che anche nel caso in specie hanno le sorgenti emissive alla determinazione della qualità dell'aria"*.

In relazione alla situazione di devasto ambientale del SIC Brughiera del Dosso IT2010012, la Commissione Europea ha inoltre recentemente avviato una procedura di infrazione contro l'Italia per violazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche ("direttiva habitat"), con l'invio di una lettera di messa in mora all'Italia in data 22 giugno 2012 (Riferimento procedura n. 2012/4096).

- Rispetto alle previsioni di traffico aereo, nella Relazione introduttiva (pag. 52) si afferma: *"la diminuzione di traffico conseguente all'abbandono di Malpensa come hub da parte di Alitalia e l'assegnazione alla città di Milano dell'Expo 2015, SEA S.p.A. ha ritenuto necessario aggiornare tale analisi nel corso del 2009 così da tener conto anche delle più recenti evoluzioni dello scenario di riferimento. Il periodo 2008-2010 difatti costituisce una fase di transizione per Malpensa caratterizzata da una repentina e significativa flessione del traffico relativo a tutte le componenti, alla quale però segue, già a partire dal 2009, un recupero che porterebbe intorno al 2013, secondo le stime effettuate, a volumi di traffico passeggeri analoghi a quelli che hanno caratterizzato il 2007"*. Nelle integrazioni volontarie di SEA viene omessa la significativa diminuzione di movimenti, passeggeri e merci del 2012, diminuzione già in essere nella seconda metà del 2011.

## Evoluzione traffico Linate Malpensa (1997- 2012)

**TRAFFICO PASSEGGERI: EVOLUZIONE PAX ANNUI  
LINATE E MALPENSA (1997-2012)**



ANNO	LINATE	MALPENSA	TOT
1997	14.271.145	3.920.905	18.192.050
1998	13.611.749	5.919.592	19.531.341
1999	6.629.961	16.973.765	23.603.726
2000	6.026.342	20.716.815	26.743.157
2001	7.136.337	18.570.494	25.706.831
2002	7.815.316	17.441.250	25.256.566
2003	8.757.038	17.621.585	26.378.623
2004	8.947.525	18.554.874	27.502.399
2005	9.088.607	19.630.514	28.719.121
2006	9.696.515	21.767.267	31.463.782
2007	9.926.530	23.885.391	33.811.921
2008	9.266.152	19.221.632	28.487.784
2009	8.295.099	17.551.635	25.846.734
2010	8.296.450	18.947.808	27.244.258
2011	9.063.827	19.291.427	28.355.254
2012	8.437.480	16.963.893	25.451.373

trasferimento parte del traffico 23 ottobre (Burlando bis)

ampliamento del traffico su Linate (Aeronei 15-T)

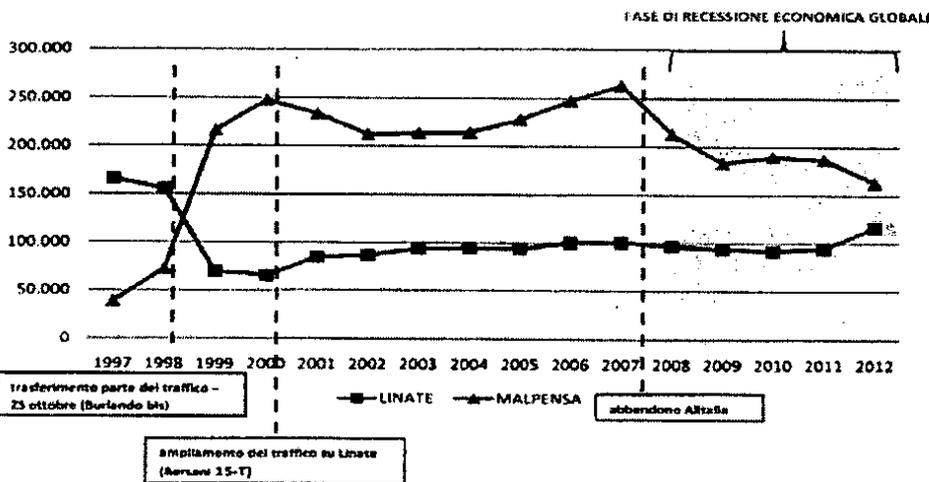
abbandono Alitalia i voli settimanali effettuati da Alitalia su Malpensa passano da 1.318 a 352, una sforbiata di 886 collegamenti settimanali i voli medi giornalieri scendono da 177 a 50 portando le destinazioni a 38 di cui 3 intercontinentali, 26 internazionali e 9 domestiche.

Nell'arco di tempo tra il 2001 ed il 2003 il traffico aereo subisce una battuta di arresto dovuta prima dall'attentato alle Torri Gemelle (11 settembre 2001) e alla diffusione dell'Ebola SARS (marzo 2003)



## Evoluzione traffico Linate Malpensa (1997- 2012)

**EVOLUZIONE MOVIMENTI ANNUI LINATE E MALPENSA  
(1997-2012)**



ANNO	LINATE	MALPENSA
1997	165.714	38.496
1998	155.216	72.625
1999	69.590	216.174
2000	65.482	247.622
2001	84.599	233.158
2002	86.588	212.210
2003	93.824	213.554
2004	94.524	214.357
2005	93.942	227.718
2006	100.113	247.456
2007	100.467	263.584
2008	96.823	212.841
2009	93.764	183.182
2010	91.907	189.580
2011	94.547	186.780
2012	116.301	162.597

trasferimento parte del traffico - 23 ottobre (Burlando bis)

ampliamento del traffico su Linate (Aeronei 15-T)

abbandono Alitalia



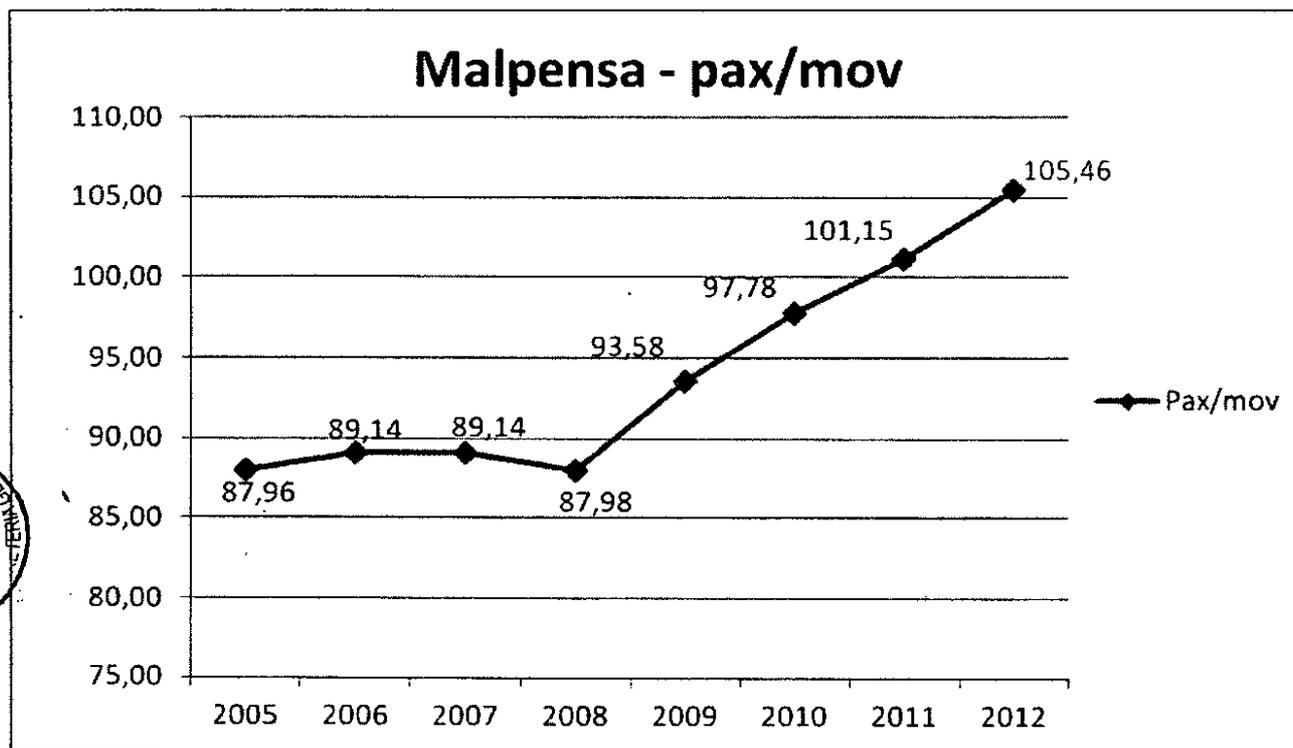
Per tornare ai livelli del 2007, ovvero 267.000 movimenti l'aeroporto dovrebbe aumentare in un anno i propri movimenti del 65%, mentre i dati di Assaeroporti per il periodo gennaio/aprile 2012 (fonte sito di Assaeroporti) evidenzia per Malpensa una diminuzione del 12%.

TOTALI (Gennaio-Aprile/2012)								
N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%	Note
1	Alghero	3.822	-7,1	353.989	-3,1	493	2,9	
2	Ancona	4.588	-1,4	151.051	-5,0	2.050	-13,4	
3	Bari	10.773	-1,2	1.105.436	4,2	687	-4,1	
4	Bergamo	22.942	5,8	2.589.409	7,4	36.467	0,2	
5	Bologna	20.067	-8,0	1.663.371	-4,7	13.159	-2,9	
6	Bolzano	3.972	-26,3	12.650	-40,2			
7	Brescia	2.962	-12,2	12.276	-23,8	14.502	13,6	
8	Brindisi	5.136	13,5	583.939	11,3	16	33,3	
9	Cagliari	9.757	-8,5	898.021	-1,9	954	-13,0	
10	Catania	16.131	-5,2	1.777.583	-1,2	2.838	-3,1	
11	Crotone	835	-7,9	32.979	-0,6			
12	Cuneo	1.477	-27,7	58.534	-6,5			
13	Firenze	9.397	-4,6	524.187	-4,0	119	-37,0	
14	Foggia	669	-55,6	1.559	-92,4			
15	Forlì	1.063	-47,1	82.636	-40,8			-100,0
16	Genova	7.673	1,4	404.007	3,3	925	-27,2	
17	Grosseto	358	-1,1	501	14,1			
18	Lamezia T.	5.080	5,0	559.936	7,9	564	-8,0	
19	Milano LIN	38.767	-0,7	2.829.160	-4,2	6.622	5,1	
20	Milano MXP	54.149	-12,0	5.654.631	-3,7	136.138	-8,7	
21	Napoli	16.915	-4,1	1.569.361	-4,5	1.711	-5,2	
22	Olbia	3.380	-20,9	217.863	-15,5	45	-13,5	
23	Palermo	12.301	-17,3	1.245.092	-8,8	576	-15,5	
24	Parma	2.283	-22,4	44.733	-34,2			
25	Perugia	1.000	-7,3	40.753	-5,1			
26	Pescara	2.407	16,3	152.894	14,4	430	11,1	
27	Pisa	11.209	0,7	1.165.089	3,3	2.050	-4,9	
28	Reggio Cal.	2.214	-14,8	157.413	4,1	42	-10,6	
29	Rimini	2.736	23,7	201.630	33,9	180	2,3	
30	Roma CIA	15.853	1,4	1.472.727	-0,8	5.660	-8,2	
31	Roma FCO	93.612	-6,7	10.592.944	-0,7	43.642	-11,0	
32	Siena	654	-6,2	1.269	50,4			
33	Torino	17.416	-4,1	1.181.716	-1,0	3.539	43,6	
34	Trapani	3.891	-6,3	390.645	-3,7	5	-37,5	
35	Treviso	6.362	-7,5	692.353	-5,3	53	-90,2	
36	Trieste - Ronchi dei L.	4.557	-11,1	232.154	-5,7	268	-12,7	
37	Venezia	22.212	0,2	2.087.228	6,2	13.187	-1,9	
38	Verona	10.471	-4,2	889.117	2,7	1.938	5,0	
	<b>Totall</b>	<b>449.141</b>	<b>-5,8</b>	<b>41.640.836</b>	<b>-0,2</b>	<b>288.860</b>	<b>-6,0</b>	

Di seguito il confronto fra le previsioni di SEA per l'anno 2012 e i dati reali di Assaeroporti riferiti ai primi 4 mesi del 2012 confrontati con gli stessi mesi del 2011.

	Movimenti	Passeggeri	Cargo
Previsioni SEA per il 2012	+5,6%	+4,6%	+3,8%
Dati ufficiali 2012	-12%	-3,7%	-8,7%

- A pag. 50 della Relazione Introduttiva si assume come “*coefficiente medio di riempimento 90 pass/mov così come stimato a partire dai dati di traffico*” che con 300.000 movimenti/anno corrispondono a 27 milioni di passeggeri/anno come massimo numero di passeggeri gestibili dall’attuale aeroporto, limite innalzato a 29 milioni a pag. 36 della Relazione Introduttiva. Ciò mentre il coefficiente attuale di Malpensa di 105,46 pass/mov è in costante aumento dal 2009 ovvero da quando Alitalia ha lasciato Malpensa e sono subentrate compagnie che riempiono maggiormente i loro aerei (es. Easyjet), come evidenziato dal grafico.



Utilizzando un coefficiente corretto, il numero di passeggeri/anno che Malpensa potrebbe gestire aumenterebbe notevolmente. Ad esempio utilizzando il coefficiente di riempimento attuale, registrato a Malpensa nei primi 4 mesi del 2012 i passeggeri gestibili dall’attuale aeroporto salirebbe a 31.638.000 passeggeri/anno. Utilizzando il coefficiente del 2011 di Roma Fiumicino (116,1 pass/mov) l’aeroporto di Malpensa potrebbe gestire bel 34.830.000 pass/anno. Utilizzando la media del coefficiente dei principali aeroporti europei (Heathrow, Paris CDG, Francoforte, Amsterdam, Madrid, Fiumicino) di 120.7 pass/mov, il numero di passeggeri/anno che Malpensa potrebbe gestire aumenta fino a 36.210.000 pass/anno. Utilizzando il coefficiente di riempimento di aeroporti europei internazionali più orientati ai voli low cost, il numero di passeggeri aumenta ancora in modo più evidente: ad esempio London Gatwick, tipologia di aerei simile a Malpensa (moltissimi Narrow Body) ha un coefficiente di riempimento di 137,45 che se applicato a Malpensa porterebbe a un potenziale di 41.235.000 milioni di passeggeri/anno.

Si evidenzia dunque come il coefficiente di riempimento utilizzato da SEA, alla base del calcolo per la definizione del numero massimo di passeggeri trasportabili per ogni anno, sia fuorviante per tutte le analisi relative ai passeggeri trasportabili e per le motivazioni addotte circa la improcrastinabile necessità della terza pista.

Si ribadisce altresì la necessità di uno studio del traffico viabilistico generato dall’ampliamento dell’aeroporto e del previsto incremento del traffico passeggeri e merci.

Durante la predisposizione del PGT del Comune di Gallarate, la Regione Lombardia per la valutazione di coerenza con il Piano Territoriale Regionale, in merito alle infrastrutture di

collegamento definite strategiche dallo stesso strumento, ha posto in essere la verifica di congruità della proposta di piano con la *sostenibilità delle ricadute che verrebbero indotte sui livelli prestazionali delle nuove infrastrutture (o della viabilità di adduzione ad esse) da previsioni insediative di significativo impatto agli effetti degli spostamenti generati/attratti*. Dall'esame istruttorio della documentazione da parte di Regione Lombardia, è stata evidenziata la necessità di acquisire obbligatoriamente, nell'ambito dell'iter approvativo dei progetti insediativi posti sull'asse della SS 336, di chiara rilevanza sovra comunale, uno studio del traffico redatto con riferimento allo scenario di completa attuazione delle ipotesi di progetto, secondo criteri metodologici mutuati dall'attuale normativa regionale, preventivamente validato da ANAS quale soggetto proprietario e gestore della SS 336; Regione Lombardia ha in particolare evidenziato che *la loro realizzazione, qualora non correttamente governata, può indurre a decadimenti prestazionali della primaria funzione di collegamento di media/lunga percorrenza assolta dalla SS 336 e sancita dall'attribuzione, alla stessa, della qualifica di strada di interesse regionale "RI" operata nell'ambito della classificazione della rete viaria regionale (d.g.r. n. VII/19709 del 03.12.2004)*. In coerenza con quanto sopra esposto, si ritiene pertanto che il SIA e le integrazioni volontarie debbano contenere, a maggior ragione, una valutazione in tal senso, tenuto conto della valenza sovra comunale riconosciuta a Malpensa.

Si osserva inoltre che il prospettato insediamento del nuovo Polo Logistico all'interno del sedime aeroportuale, "strutture logistiche e di supporto funzionali alla crescita del traffico cargo" (come affermato a pag 37 della relazione Introduttiva) ha superfici ben superiori alle necessità di traffico merci, anche considerando valide quelle indicate dal SIA e confermate dalle Integrazioni Volontarie. E' dunque presumibile che vengano previste anche attività di scambio gomma/gomma. Il traffico generato da questa attività non è però né descritto come neppure ne è valutato l'impatto ambientale.

Si ribadisce inoltre in merito al collegamento ferroviario Malpensa Nord, che nelle more di conclusione dell'iter di Legge Obiettivo, Regione Lombardia ha richiesto al Comune di trasporre le previsioni nel PGT, con particolare riferimento a quelle previste nella seconda fase, individuando altresì un corridoio di salvaguardia urbanistica di 75 metri dall'asse dell'infrastruttura definito nel progetto preliminare. Il recepimento attuato nella fase di approvazione del PGT non ha costituito, peraltro, contestuale modifica del Rapporto Ambientale, che ha mantenuto comunque le criticità in ordine a tale tracciato. (cfr pagg. 125 e 126 del Rapporto Ambientale – 2<sup>a</sup> parte).

Si ritiene pertanto che lo Studio di Impatto Ambientale e le Integrazioni volontarie debbano considerare le criticità evidenziate dal Rapporto Ambientale relativo alla VAS del PGT della Città di Gallarate in ordine a tale infrastruttura.

Si precisa inoltre che in riferimento a quanto indicato in Approfondimenti ambientali- allegato 1 Accessibilità all'aeroporto, Interscambio ferro/aria regione Lombardia, punto D *Stazione passante di Malpensa e collegamento con Gallarate – Rho*, "Il progetto rientra tra quelli ammessi alla procedura di cui alla c.d. "Legge obiettivo". E' stata avviata la procedura di Conferenza dei Servizi e presentato agli Enti il progetto preliminare sul quale sono già stati espressi i relativi pareri; attualmente e al CIPE per l'approvazione", l'amministrazione comunale di Gallarate ha fatto istanza di revisione del PTR perché il tracciato suddetto venga stralciato in ordine alle criticità ambientali evidenziate nel Rapporto Ambientale del Documento di Piano del PGT e alle criticità operative conseguenti all'accoglimento nel proprio strumento urbanistico delle prescrizioni formulate che comportano limitazioni degli interventi, anche manutentivi, sugli edifici esistenti.

**Pertanto, per quanto sopra esposto, si riafferma il proprio parere CONTRARIO**, chiedendo che la Regione Lombardia riattivi da subito la procedura di VAS sull'area ricompresa nel Piano Territoriale d'Area Malpensa – Quadrante Ovest, di cui DGR 16 dicembre 2009, n. 8/10940.

# P A R E R E

Di cui all'art. 49 T.U. D.Lgs. 18.8.2000, n. 267 e s.m.i.  
SULLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

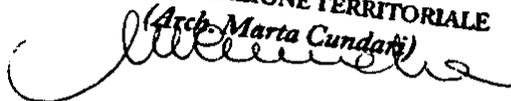
da adottarsi nella seduta del 26 LUG. 2012

**OGGETTO:** AEROPORTO DI MALPENSA - VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE INTEGRAZIONI VOLONTARIE OSSERVAZIONE AI SENSI DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I.

Il Dirigente del Settore Comune di Gallarate\TECNICO\Serv.Ambiente esprime parere favorevole sulla proposta della deliberazione in oggetto indicata in ordine alla regolarità tecnica.

Gallarate, 26.07.2012

IL DIRIGENTE SETTORE  
PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE  
(Arch. Marta Cundari)



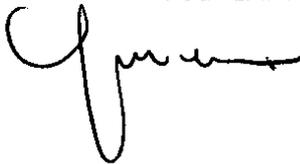
IL DIRIGENTE SETTORE TECNICO  
(Dott. Ing. Arcangelo Altieri)



Letto, approvato e sottoscritto.

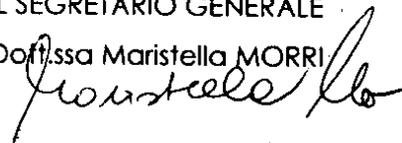
IL PRESIDENTE

Edoardo GUENZANI



IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Maristella MORRI



---

**CERTIFICATO DI INIZIATA PUBBLICAZIONE**

Il sottoscritto Segretario Generale certifica che la presente è stata pubblicata in data odierna per rimanere affissa all'Albo Pretorio ai sensi del 1° comma dell'art. 124 D. Lgs. n. 267/2000 e s.m.i. e contestualmente comunicata ai Capigruppo Consiliari ai sensi dell'art. 125 del D Lgs. n. 267/2000 e s.m.i.

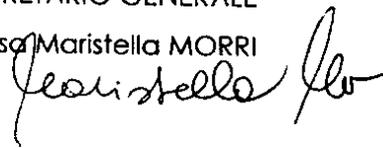
**- 2 AGO. 2012**

Gallarate,



IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Maristella MORRI



---

**ESTREMI DI ESECUTIVITA'**

La presente deliberazione è divenuta esecutiva in data: 26/07/2012

- in quanto dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi del 4° comma dell'art. 134 D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i.
- per decorrenza dei termini di cui al 1° comma dell'art. 134 D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i.
- per decorrenza dei termini di cui al 3° comma dell'art. 134 D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i.

Gallarate,

**- 2 AGO. 2012**



IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Maristella MORRI



---

E' copia conforme all'originale, in carta libera, per uso amministrativo.

**- 3 AGO. 2012**

Gallarate, .....



IL SEGRETARIO GENERALE

IL SEGRETARIO GENERALE  
Dott.ssa Maristella Morri

