

SETTORE TERRITORIO E URBANISTICA
UNITA' AMMINISTRATIVA

Incaricato
Angela Maria Costa
Tel. 0332.252050
Fax 0332. 252804

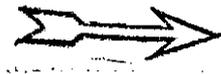
Protocollo **69401**
Classificazione 9.6

Varese, Li **31 LUG 2012**

Nella risposta citare il numero di protocollo e la classificazione sopraindicati.

OGGETTO: Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale in ambito di procedura VIA di competenza statale ai sensi degli artt. 6 e 23 del D.Lgs. 152/2006 per le integrazioni relative al progetto di Nuovo Masterplan aeroportuale di Malpensa. Trasmissione parere.

RACCOMANDATA R/R



Spett.le
Ministero dell'Ambiente e Tutela
Del Territorio e del Mare
Direzione generale per le Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA



Spett.le
Regione Lombardia,
Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti
Struttura Valutazione Impatto Ambientale
Palazzo Lombardia - Piazza Città di Lombardia 1
20124 MILANO

Con la presente si trasmette copia conforme della deliberazione di Giunta Provinciale n. 359 del 24.07.2012 avente ad oggetto: "Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale in ambito di procedura VIA di competenza statale ai sensi degli artt. 6 e 23 del D.Lgs. 152/2006 per le integrazioni relative al progetto di Nuovo Master Plan aeroportuale di Malpensa nei Comuni di Arsago Seprio, Besnate, Cardano Al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Gallarate, Golasecca, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo, Vergiate e Vizzola Ticino", comprensiva degli allegati.

Si segnala inoltre che la stessa è disponibile sul sito web della Provincia di Varese (all'indirizzo www.provincia.va.it) "Albo on line" sino al termine del periodo di pubblicazione di cui all'art. 124 del D.Lgs. 267/2000.

Cordiali saluti.

PER IL DIRIGENTE
IL FUNZIONARIO INCARICATO
(Arch. Mauro Sassi)

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE

Prot. n. 66184/9.6

P.V. N. 359

OGGETTO: RICHIESTA DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE, IN AMBITO DI PROCEDURA VIA DI COMPETENZA STATALE, AI SENSI DEGLI ARTT. 6 E 23 DEL D.LGS. 152/06 PER LE INTEGRAZIONI RELATIVE AL PROGETTO DI "NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE DELL'AEROPORTO DI MALPENSA" NEI COMUNI DI ARSAGO SEPRIO, BESNATE, CARDANO AL CAMPO, CASORATE SEMPIONE, FERNO, GALLARATE, GOLASECCA, LONATE POZZOLO, SAMARATE, SOMMA LOMBARDO, VERGIATE E VIZZOLA TICINO (VA).

L'anno duemiladodici addì 24 del mese di Luglio alle ore 15:00 in Varese, nella sala delle adunanze della Residenza Provinciale si è riunita la Giunta Provinciale con la partecipazione del Segretario Generale Dott. Vito Bisanti e con l'intervento dei Signori:

Dario Galli	Presidente	Presente
Luca Marsico	Vice Presidente	Presente
Aldo Simeoni	Assessore	Presente
Piero Galparoli	Assessore	Presente
Gian Franco Bottini	Assessore	Presente
Christian Campiotti	Assessore	Presente
Alessandro Bonfanti	Assessore	Presente
Giuseppe De Bernardi Martignoni	Assessore	Presente
Alessandro Fagioli	Assessore	Presente
Bruno Specchiarelli	Assessore	Presente
Fausto Emilio Brunella	Assessore	Presente
Francesca Brianza	Assessore	Presente
Massimiliano Carioni	Assessore	Assente

E' altresì presente il Direttore Generale Ing. Claudio Ceriani

LA GIUNTA**VISTI:**

- il D.Lgs. 03.04.2006 n. 152, avente ad oggetto: "Norme in materia ambientale"
- il D.Lgs. n.4 del 16.01.2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152;
- il D.Lgs. 128 del 29.06.2010 "Modifiche ed integrazioni al D.Lgs. 03.04.2006 n. 152 recante norme in materia ambientale";
- la L.R. 02/02/2010 n. 5 avente come oggetto "Norme in materia di impatto ambientale;

RICHIAMATA la deliberazione di Consiglio Provinciale del 20 dicembre 2011 n. 65, con la quale è stato approvato il Bilancio di previsione per l'esercizio 2012 - Pluriennale 2012/2014, ed in particolare la Relazione Previsionale e Programmatica, nella quale viene individuata l'attività relativa al rilascio di pareri nell'ambito delle procedure VIA regionali e nell'ambito della procedura per l'espressione del parere regionale in merito alla realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale;

VISTI:

- la Deliberazione di Giunta Provinciale del 24.01.2012 n. 27, riguardante l'individuazione del nuovo assetto organizzativo per le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e di Verifica di Assoggettabilità a valutazione di Impatto Ambientale;
- il Decreto n. 1 del 15.06.2004, modificato con Decreto n. 13 del 24.01.2006, del Direttore Generale, con il quale è stato nominato il gruppo intersettoriale e multidisciplinare in materia di "Valutazione di Impatto Ambientale" e di "Verifica";
- il Decreto n. 85 del 28.09.2011 del Direttore Generale con il quale è stato aggiornato il Gruppo di Lavoro intersettoriale e multidisciplinare in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e di Verifica;

CONSIDERATO che in data 09.05.2011 la SEA S.p.A. tramite l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha richiesto, ai sensi degli artt. 6 e 23 del D.lgs. 152/2006, 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 Aeroporto di Milano Malpensa";

PRESO ATTO che, a seguito della richiesta di parere pervenuta ai sensi dell'art. 25, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Provincia di Varese, con deliberazione n. 404 del 11.10.2011, ha espresso il proprio parere circa la compatibilità ambientale per il progetto di nuovo Master Plan dell'aeroporto di Malpensa in ambito di procedura VIA in ambito statale;

CONSIDERATO che la SEA S.p.A. ha in data 30.05.2012, ns. prot.n. 48037, ha presentato integrazioni volontarie alla documentazione prodotta in sede di istanza, al fine di fornire chiarimenti ed approfondimenti in merito a tutte le questioni emerse nel corso della fase di confronto con i vari soggetti a diverso titolo coinvolti nella procedura VIA;

ESAMINATA la documentazione integrativa presentata dalla SEA S.p.A.;

VALUTATO il documento tecnico che è stato redatto a seguito di conclusione dell'attività istruttoria sulla documentazione integrativa, il quale costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto (allegato "A");

RITENUTO di approvare il sopraccitato documento tecnico;

ATTESO che il presente atto è privo di riflessi finanziari;

VISTO il seguente parere espresso ai sensi dell'art. 49, comma 1, D.Lgs. 267/2000:

- parere "favorevole", in ordine alla regolarità tecnica, espresso dal Dirigente Responsabile del Settore Territorio e Urbanistica, Arch. Silvio Landonio;

DELIBERA

1. DI APPROVARE il documento tecnico redatto a seguito dell'esame della documentazione integrativa presentata da SEA S.p.A. relativa alla pronuncia di compatibilità ambientale per il nuovo "Master Plan Aeroporto di Milano Malpensa, il quale costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto (allegato "A");
2. DI ESPRIMERE circa la compatibilità ambientale per il progetto di nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa in ambito di procedura VIA di competenza statale ai sensi degli artt.6 e 23 del D.L.gs. n 152/2006 il seguente parere: "si ritiene che, pur avendo le integrazioni presentate colmato alcune carenze (tematiche ambientali e dati obsoleto...) del SIA, le considerazioni espresse nell'allegato "Parere di Giunta Provinciale" alla Deliberazione n. 404 dell'11.10.2011(Allegato "B"), siano ancora attuali e conseguentemente meritino conferma quale parere della Giunta Provinciale rispetto al SIA modificato dalle integrazioni formulate;

3. DI ALLEGARE al presente atto, quale parte integrante sostanziale, per i motivi sopra esposti, il Parere di Giunta Provinciale (Allegato B") espresso con atto n. 404 dell'11.10.2011,
4. DI TRASMETTERE il presente atto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e alla Regione Lombardia, Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti -Struttura Valutazione Impatto Ambientale, e di provvedere alla pubblicazione sul sito Internet della Provincia;
5. DI DARE ATTO che sul presente provvedimento è stato espresso favorevolmente il parere ai sensi dell'art. 49, comma 1, D.Lgs. 267/2000;
6. DI DICHIARARE, il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, D.Lgs. 267/2000, al fine di esprimere il parere nei termini richiesti dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Del che si è redatto il presente verbale, che letto e approvato, viene come appresso sottoscritto.

IL SEGRETARIO GENERALE
Vito Bisanti

IL PRESIDENTE
Dario Galli

PUBBLICAZIONE

[] Pubblicata all'Albo Pretorio per 15 gg. consecutivi il **26 LUG. 2012** (art. 124 - D.Lgs. n. 267/2000) e per 60 gg. consecutivi in pari data (art. 14 Legge 109/94).

[] Trasmessa in elenco ai Capi Gruppo il **26 LUG. 2012** (art. 125 - D.Lgs. n. 267/2000) con prot. n. **66880**

IL SEGRETARIO GENERALE

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è stata pubblicata dal **26 LUG. 2012** al **09 AGO. 2012** senza alcuna opposizione o richiesta (art. 124 - D.Lgs. n. 267/2000) e al (art. 14 Legge 109/94).

Varese, _____

IL SEGRETARIO GENERALE

DIVENUTA ESECUTIVA IN DATA **24 LUG. 2012**

[] al 26° giorno susseguente alla pubblicazione (art. 134 comma 3 - D.Lgs. 267/2000)

[X] Immediatamente eseguibile (art. 134 comma 4 - D.Lgs. 267/2000)

Varese, **24 LUG. 2012**

IL SEGRETARIO GENERALE



OGGETTO: Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, in ambito di procedura VIA di competenza statale, ai sensi degli artt. 6 e 23 del D.Lgs. 152/06 per le integrazioni relative al progetto di "Nuovo Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto di Malpensa" nei comuni di Arsago Seprio, Besnate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Gallarate, Golasecca, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo, Vergiate e Vizzola Ticino (VA).

DOCUMENTO TECNICO

0 Premesse

Con nota del 13.06.2012, indirizzata alla Regione Lombardia, alla Provincia di Varese, e ad altri Enti interessati, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione generale per le valutazioni ambientali, ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi degli artt. 6 e 23 del D.Lgs. 03.04.2006 n. 152, sul progetto "Nuovo Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto di Malpensa" da realizzarsi nei Comuni citati in oggetto, in relazione alle "integrazioni spontanee ambientali e progettuali", fornite da SEA in data 30.05.2012.

Il presente documento tecnico, redatto sulla base delle integrazioni/approfondimenti fornite, costituisce ulteriore apporto alla valutazione complessiva del progetto, in ordine alla quale la Provincia esprime parere con deliberazione di Giunta Provinciale del 11.10.2011 n. 404.

Per quanto riguarda quindi tutte le considerazioni, sia in termini di analisi dello stato di fatto che di impatto conseguente alla realizzazione dell'intervento, si rimanda all'allegato tecnico della delibera sopraccitata.

La scelta di SEA di implementare la documentazione già presentata, ai fini della istanza di valutazione di impatto ambientale, nasce, dalla volontà di fornire chiarimenti ed approfondimenti in merito alle questioni emerse nel corso della fase di confronto con tutti i diversi soggetti istituzionali, a diverso titolo coinvolti nella procedura VIA, fase di confronto avviatasi a valle dell'avvio della suddetta procedura.

La sistematizzazione delle risultanze emerse da questa fase di confronto ha condotto alla individuazione di alcuni temi centrali, all'origine della strutturazione del Documento di integrazioni volontarie.

Con tale Documento SEA ha inteso conseguire il duplice obiettivo di offrire un quadro sinottico delle attività di progettazione e di analisi ambientali sin qui condotte, e di fornire ulteriori informazioni atte a dettagliare gli esiti di dette due attività.

SEA ha scelto di organizzare il Documento in tre parti o Documenti tematici, ciascuno dei quali rispondente ad uno specifico obiettivo, ed avente ad oggetto un proprio tema generale, così identificati:

- Documento tematico A – Relazione introduttiva;
- Documento tematico B – Approfondimenti ambientali;
- Documento tematico C – Approfondimenti progettuali.

Nel seguito verrà riportata una breve sintesi di tali Documenti.

Successivamente verrà riportata l'analisi della suddetta documentazione integrativa, comparativamente a quanto già prodotto con lo Studio di Impatto Ambientale, redatta dal gruppo di lavoro interno alla Provincia, per poi esporre alcune Considerazioni Generali e giungere alle conclusioni.

IL PRESENTE DOCUMENTO SI
COMPONE DI N. 8 PAGINE

ALLEGATO N. 359
DEL 24.06.2012

Capitolo 1

1 Oggetto delle Integrazioni del SIA

1.1. Accessibilità all'aeroporto

Nella documentazione integrativa è stato riportato un aggiornamento dello stato dei lavori e progetti programmati e/o in fase di realizzazione sulle reti di accessibilità su gomma e su ferro, che direttamente o indirettamente interessano il bacino in cui si colloca l'aeroporto di Malpensa.

Una volta ripreso lo stato di fatto, già descritto nel SIA viene fatta una puntualizzazione sugli sviluppi futuri per l'interscambio gomma/aria.

1.2. Aggiornamento dati di traffico

Alla luce dell'evoluzione congiunturale nel periodo 2010-2011, in un contesto di riferimento caratterizzato da uno scenario macro-economico di generale difficoltà, SEA è parso opportuno verificare, ancora una volta, che tali stime di traffico di medio - lungo termine potessero ancora essere considerate valide come base di riferimento per la definizione del quadro degli interventi di sviluppo previsti dal Progetto.

La puntuale verifica di coerenza delle stime di traffico di lungo periodo tiene conto dei seguenti elementi di riferimento:

1. le stime di traffico condivise con ENAC alla base del Contratto di Programma;
2. l'evoluzione del traffico nel 2011 per lo scalo di Malpensa;
3. gli studi relativi al Piano Nazionale degli Aeroporti quale quadro di riferimento.

Alla luce delle analisi svolte, SEA evidenzia come le stime del Master Plan erano già state rivalutate a seguito del dehubbing di Alitalia, e devono, comunque, essere considerate come una proiezione di lungo termine, che non è influenzata, se non in modo marginale, da "oscillazioni" puntuali su base annuale.

In ogni caso, tutti gli elementi analizzati confermano e ribadiscono la validità delle stime di traffico contenute nel MasterPlan aeroportuale stesso.

1.3. Approfondimenti sul quadro progettuale

Il processo di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) riguardante le opere incluse nel nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa, richiede l'acquisizione di una serie di parametri tecnici relativi ai diversi interventi di sviluppo previsti per l'aeroporto, che non erano stati inseriti nella documentazione originariamente fornita a corredo dello Studio di Impatto Ambientale, ma che risultano invece utili per consentire un'adeguata analisi delle eventuali ricadute prodotte sul territorio.

Si sono, pertanto, individuati i principali interventi previsti dal Master Plan aeroportuale e si sono raggruppate le relative opere nei seguenti nove "macroprogetti":

1. terza pista di volo e infrastrutture a essa correlate
2. interventi di espansione del Terminal 1
3. nuovo "midfield satellite" e adiacenti piazzali di sosta aeromobili
4. collegamenti sotterranei tra il Terminal 1 e il "midfield satellite"
5. interventi di riqualifica ed espansione del Terminal 2
6. adeguamento dei sistemi viari e sviluppo dei parcheggi auto
7. hangar manutenzione e nuovi piazzali di sosta aeromobili
8. edifici di supporto (Enti di Stato, uffici, servizi, ...)
9. nuovo "Parco logistico"

Per ciascuno dei sopra elencati "macro-progetti" si sono considerate tre differenti "dimensioni di riferimento":

- fase costruttiva (o di cantiere),
- dimensione materiale,
- fase operativa / funzionale,

e per ciascuna di tali "dimensioni" si sono individuati gli impatti potenziali che l'intervento potrebbe produrre sul territorio circostante l'aeroporto.

1.4. Approfondimenti sulle componenti ambientali

In tale capitolo sono stati, laddove possibile, aggiornati i dati relativi allo stato di fatto e quindi ai possibili impatti sulle componenti ambientali interessate dal progetto, e sono state approfondite quelle tematiche ambientali che nel corso degli incontri tecnici, intercorsi tra i vari soggetti interessati, tra la presentazione del SIA (maggio 2011, con dati del 2007/2009) ad oggi si sono valutati critici e quindi meritevoli di approfondimenti.

Si riportano nel seguito, sinteticamente le integrazioni fornite, suddivise per componente ambientale.

- **Componente Atmosfera:**
 - si è proceduto ad aggiornare, con maggiore dettaglio di stima, la valutazione degli impatti indotti dalla fase di costruzione, facendo in particolare riferimento al Macro-Progetto 1 (Terza pista e infrastrutture correlate), essendo questa la fase in cui è previsto il più significativo movimento di volumi di terra;
- **Componente Ambiente Idrico, Suolo e Sottosuolo:**
 - si è proceduto ad aggiornare e dettagliare gli impatti indotti (sia per la fase di esercizio, sia per la fase di cantiere) dal mutato equilibrio idrico sotterraneo (sia alla luce delle opere di impermeabilizzazione previste, sia alla luce della variazione dei bilanci idrici indotti dagli accresciuti prelievi e scarichi), e a verificare le relazioni insistenti tra il progetto ed il depuratore S. Antonio;
- **Componente Flora, Fauna ed Ecosistemi:**
 - si è proceduto ad approfondire gli impatti indotti dalle attività di cantiere anche in accordo alle risultanze delle analisi condotte per la componente aria e rumore;
 - si sono analizzati i dati risultanti dalle attività del Programma Decennale di Monitoraggio, avviato a seguito di Malpensa 2000. Tale aspetto in particolare ha permesso di approfondire e validare le assunzioni considerate nel SIA per la Valutazione degli Impatti;
- **Componente Rumore:**
 - si è proceduto ad aggiornare, con maggiore dettaglio di stima, la valutazione degli impatti indotti dalla fase di costruzione, facendo riferimento ai Macro-Progetti 1 e 9 (Terza pista e infrastrutture correlate e polo logistico), essendo queste le fasi in cui è previsto per durata, numero di mezzi coinvolti ed esposizione verso potenziali recettori esterni il contributo più apprezzabile in termini di rumorosità;
- **Componente Paesaggio e Beni Culturali:**
 - si è proceduto ad aggiornare la valutazione degli impatti paesaggistici, analizzando nel dettaglio le progettualità del Macro-Progetto più rilevante in tal senso: Macro-Progetto 9 – Polo logistico.
 - si è proceduto, altresì, ad approfondire le tematiche di inquinamento luminoso e le possibili relazioni tra le attività di progetto (essenzialmente le attività di cantiere che prevedono scavi e movimenti di terreni) e le eventuali rilevanze archeologiche presenti nell'area;
 - si è redatta apposita "Relazione Paesaggistica" ai sensi dell'art.146, comma 3, del decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, recante il Codice dei beni culturali e del paesaggio, che recepisce la macro-struttura dei contenuti del SIA.



1.5. Gli interventi di mitigazione e compensazione del nuovo Master

L'analisi dello stato di attuazione del Piano del Verde redatto per Malpensa 2000 evidenzia come gran parte degli interventi, le cui competenze ricadevano in capo a SEA o a Enti o Soggetti pubblici, siano stati realizzati.

A handwritten signature or mark, possibly initials, located at the bottom right of the page.

SEA ritiene opportuno, ora individuare ulteriori interventi di compensazione che si integrino con quelli realizzati, anche in considerazione del patrimonio arboreo che verrà intaccato dalle nuove infrastrutture. Naturalmente, per far ciò non si può prescindere dai contenuti dello Studio di Impatto Ambientale inerente il nuovo Master Plan di Malpensa, che analizza in modo dettagliato la situazione attuale e gli impatti diretti e indiretti della realizzazione dell'intervento.

Detto studio evidenzia che l'impatto di gran lunga prevalente è rappresentato dalla sottrazione, in Area di Sito, dell'area a brughiera, interessata dall'espansione dello scalo con la conseguenza perdita degli habitat presenti.

Secondo le norme vigenti in Regione Lombardia, la trasformazione di aree a copertura boschiva va compensata con la riforestazione in misura variabile tra 1:1 e 1:5 delle superfici, o il miglioramento di boschi esistenti, a seconda delle caratteristiche dei boschi che si intende trasformare.

SEA ritiene che il reperimento delle superfici di intervento debba avvenire prioritariamente in ambiti limitrofi all'Area di Sito e cioè in ambiti di Area Vasta, così come definita nel SIA, ma anche nell'intero territorio dei Parchi della Valle del Ticino.

La fattibilità degli interventi deve essere garantita da un assetto normativo che preveda il superamento della proprietà delle aree, significativo motivo di limitazione nell'effettuazione di alcuni interventi previsti dal Piano del Verde di Malpensa 2000.

Tale assetto normativo deve necessariamente prevedere un Accordo di Programma tra gli attori principali come Regioni Lombardia e Piemonte - Province di Varese e Novara - Parchi Lombardo e Piemontese della Valle del Ticino.

L'accordo è visto come elemento fondamentale per dar vita ad un nuovo **Documento Strategico di Integrazione Ambientale** condiviso con il territorio, all'interno del quale definire, in modo puntuale con i diversi attori interessati dall'AdP, le azioni e gli interventi che verranno di seguito elencati, ma che devono essere, comunque, oggetto di approfondimenti e puntualizzazioni con i sopraddetti soggetti.

Al fine di dare fin da subito un'ipotesi quantitativa e qualitativa degli interventi da mettere in campo, SEA propone una serie di interventi la cui localizzazione puntuale e le modalità di intervento vengono, comunque, lasciate alla condivisione con il territorio attraverso il **Documento Strategico di Integrazione Ambientale**.

a) Interventi Ambientali

- 1) ricostruzione della brughiera, con le caratteristiche di quella presente oggi nell'Area di Sito, in aree già ora potenzialmente caratterizzate da brughiera, e con notevoli affinità (microclimatiche, pedologiche, floristiche, ecc.) con l'esistente. La ricostruzione dell'habitat della brughiera avverrà su area degradata di circa 50 ha, da focalizzare di concerto con il Parco Lombardo della Valle del Ticino, in un ambito immediatamente limitrofo l'aeroporto.
- 2) rimboschimento tradizionale di aree individuate dai Parchi della Valle del Ticino, in accordo con i Parchi stessi;
- 3) interventi di risanamento boschivo: uno dei principali problemi dei boschi collocati lungo l'asta fluviale è il cattivo stato di manutenzione e l'intrusione, a volte massiccia, di specie esotiche (robinia e prugnolo). A scopo esemplificativo potrebbero essere adottate consistenti superfici di bosco dove attuare interventi di manutenzione/ricostruzione del bosco, comprendendo tra l'altro la riqualificazione delle aree interposte tra aeroporto e fiume da un lato e tra il Borgo di Vizzola Ticino e Cava Maggia dall'altro.

Gli interventi andranno puntualmente condivisi con i Parchi e diretti da un'equipe qualificata di botanici/forestali, con l'eventuale collaborazione di istituti universitari.

Alcuni interventi recentemente realizzati da ERSAF per conto di SEA possono costituire in merito un esempio privilegiato:

- 4) mascheramento dell'Aeroporto lungo il lato sud dell'area di ampliamento, in prossimità alle aree urbanizzate di Lonate Pozzolo, da progettare e realizzare in modo puntuale in accordo con Parco e Comune, attraverso la formazione di rilevati in terra rimboschiti, che costituiscono una protezione a verde dell'abitato e contribuiscono a ridurre gli impatti visivi e da rumore;
- 5) incremento delle risorse alimentari disponibili per i migratori attraverso la piantumazione di specie baccifere autoctone in aree che compromettono salvaguardino la compatibilità con la sicurezza del volo. Le modalità di impianto così come le essenze vegetali utilizzate dovranno essere concordate con i rispettivi Parchi;
- 6) riambientamento e riqualificazione delle zone umide site in Località Casone e piantumazione di essenze vegetali per la realizzazione di aree di foraggiamento per l'avifauna;



- 7) potenziamento della stazione di inanellamento denominata Casone finalizzato anche a effettuare studi mirati agli effetti prodotti dall'aeroporto di Malpensa sull'avifauna;
- 8) interventi di potenziamento della biodiversità in aree di pregio ambientale individuate dagli Enti Parco.

SEA ribadisce che gli interventi, comunque, dovranno essere definiti in modo puntuale con gli Enti Gestori dei Parchi stessi e andranno localizzati in via prioritaria in ambiti limitrofi l'aeroporto salvaguardando la compatibilità degli stessi con i criteri di salvaguardia della sicurezza del volo.

b) Monitoraggi ambientali

In aggiunta agli interventi puntuali si ipotizza di effettuare Campagne di monitoraggio periodiche, concordate con le Autorità Ambientali:

- 9) Su aree campione, con una frequenza non inferiore a tre annualità vegetative e per un periodo massimo complessivo di 10 anni, indagini relative allo stato di salute della componente boschiva e sulla presenza di specie alloctone vegetali, a riconosciuto rischio intrinseco;
- 10) Su aree campione, con una frequenza non inferiore a cinque annualità, indagini relative allo stato di conservazione delle specie e degli habitat naturali, di interesse comunitario, immediatamente adiacenti l'Aeroporto.

c) Interventi Infrastrutturali

A completamento degli interventi di natura prettamente ambientale sopra descritti, si propongono ulteriori interventi di compensazione di carattere infrastrutturale:

- 11) recupero della continuità di Via Gaggio con un percorso protetto in fregio all'area di espansione, con la ricollocazione delle testimonianze storiche presenti nell'area, in accordo con Parco e Soprintendenza;
- 12) realizzazione di un intervento che valorizzi gli aspetti storici, naturalistici e paesaggistici e possa costituire un momento di formazione e di promozione culturale per le scuole e per l'intero territorio;
- 13) rimodulazione, in accordo con l'Ente proprietario, della viabilità stradale provinciale in sostituzione dell'attuale SP14;
- 14) riqualificazione della SP 527, con mascheramento dell'area aeroportuale attraverso piantumazione arborea;
- 15) costruzione di una rete ciclopedonale in adiacenza all'area di espansione che si integri con la rete presente nel territorio;
- 16) verifica con Regione Lombardia della possibilità di un intervento sulle aree già oggi delocalizzate attraverso la demolizione degli edifici residenziali esistenti (non più compatibili con la vocazione delle aree). Questa operazione consentirà di recuperare parte dei costi sostenuti per l'acquisizione degli immobili e, per il territorio, beneficiare delle risorse al fine di realizzare gli interventi di mitigazione già previsti dall'Accordo di Programma Quadro sulla delocalizzazione,
- 17) realizzazione e/o trattamento delle infrastrutture viabilistiche interne al sedime aeroportuale con prodotti fotocatalitici che, come evidenziato nella sperimentazione condotta da SEA in collaborazione con il Politecnico di Milano e Legambiente, possano abbattere le concentrazioni di inquinanti. La sperimentazione, condotta con "Coverlite", una microemulsione polimerica a base d'acqua additivata con biossido di titanio, ha dato come risultato una riduzione di concentrazioni medie sul luogo pari ad un abbattimento nell'ordine di grandezza del 10%;
- 18) studio preliminare e verifica della fattibilità tecnico-economica di un collegamento Centrale di cogenerazione aeroportuale con la rete del comune di Lonate Pozzolo al fine di fornire teleriscaldamento agli edifici pubblici comunali e ad un'eventuale rete comunale;
- 19) analisi puntuale delle aree da acquisire in relazione alle previsioni di sviluppo contemplate dal Master Plan ed avvio da parte di SEA delle procedure di acquisizione previste dalla vigente normativa;
- 20) studio di forme di incentivazione all'utilizzo biocarburante (biofuel) da parte delle compagnie aeree che operano presso lo scalo di Malpensa (ne è un esempio la sperimentazione effettuata da Qantas per la prima volta nel volo Sydney-Adelaide del 13 Aprile 2012). L'utilizzo di questi tipi di carburante potrà portare benefici alla qualità dell'area con notevole riduzioni di immissione in aria di inquinanti (fino a meno del 50-60% nel caso di biossido di carbonio).



Capitolo 2

2.1 Considerazioni generali

Con riferimento alla DGP del 11.10.2011 n. 404, si ribadisce, innanzitutto, l'inadeguatezza dello strumento (VIA) utilizzato per valutare la sostenibilità ambientale, territoriale e sociale di tale progetto. In relazione alle prescrizioni, contenute nella suddetta delibera, intese come requisito condizionante l'accettabilità dell'intervento, si osserva che solo alcune di queste sono state effettivamente recepite, ed in particolare:

- *"attuazione di compensazioni ambientali per gli impatti non mitigati o mitigabili cui condizionare, progressivamente, la realizzazione delle opere infrastrutturali previste dal Master Plan".*
Nella documentazione integrativa si fa, infatti, un chiaro riferimento alla necessità di un Accordo di Programma tra gli attori principali come Regioni Lombardia e Piemonte – Province di Varese e Novara – Parchi Lombardo e Piemontese della Valle del Ticino.
Tale accordo è l'elemento fondamentale per dar vita ad un nuovo **Documento Strategico di Integrazione Ambientale** condiviso con il territorio, all'interno del quale definire, in modo puntuale con i diversi attori interessati dall'AdP, le azioni e gli interventi di mitigazione e compensazione che sono stati già anticipati, ma che dovranno essere comunque oggetto di approfondimenti e puntualizzazioni con i sopraddetti soggetti.
A questo riguardo, si deve comunque rimarcare che, anche qualora gli interventi suddetti vengano effettivamente e correttamente attuati, il progetto resta notevolmente impattante, soprattutto in termini di consumo di suolo, in relazione al quale ed alla conseguente richiesta di "stralciare aree che non devono obbligatoriamente essere adiacenti a terminal e piste, e che possono, quindi, trovare localizzazione nel più vasto ambito territoriale dei comuni interessati dallo sviluppo di Malpensa, con particolare riferimento all'aerea cargo", da una analisi degli approfondimenti progettuali integrativi, emerge che il progetto è rimasto invariato e la "condizione di accettabilità", non è stata recepita. Si ricorda, inoltre che, il non considerare il consumo di suolo come tema centrale, è, peraltro, in contrasto con le recenti indicazioni di Regione Lombardia, (DCR n. IX/341 del 21.12.2011, per la predisposizione di un intervento legislativo sul valore del suolo come bene comune), a favore della promozione di un approccio equilibrato al tema, per pianificare a medio e lungo termine, interventi basati, non solo sul contenimento del consumo di suolo, ma anche sul recupero, sullo sviluppo, sul miglioramento della qualità e della vivibilità del territorio. A ciò, si aggiunge, come ampiamente espresso nella precedente DGP, il fatto che dal consumo di suolo deriva anche, il consumo/perdita di habitat di pregio, che attribuiscono un ulteriore, importante ed unico valore, intrinseco a tale componente.
- Per quanto riguarda *"l'effettiva realizzazione delle infrastrutture di mobilità previste nei piani territoriali d'Area e di coordinamento provinciale, anche per le reti di secondo e terzo livello, con mantenimento funzionale della strada provinciale SP 14 dir, rispetto alla quale si chiede che il Master Plan formuli idonee soluzioni alternative rispetto alla prevista eliminazione"*, si prende atto che al tema infrastrutture di mobilità (prima parte della richiesta), e quindi di "accessibilità all'aeroporto" è stato dedicato un allegato a sé, dal quale, però, emerge soltanto un aggiornamento dettagliato sullo stato dei lavori e progetti programmati e/o in fase di realizzazione sulle reti di accessibilità su gomma e su ferro che direttamente o indirettamente interessano il bacino in cui si colloca l'aeroporto.
Mentre, in merito al mantenimento funzionale della SP 14 dir, si riscontra la proposta di "rimodulazione, in accordo con l'Ente proprietario (Provincia), della viabilità stradale provinciale in sostituzione dell'attuale SP14dir"; si evidenzia, però, che a tale proposito non sono state formulate idonee soluzioni alternative, necessarie ad evitare un ulteriore aggravio in termini di traffico sulla SP 527 (già di per sé, in questo tratto, caratterizzata da criticità nel livello di servizio), e sulla viabilità locale del comune di Lonate Pozzolo.
Viene, inoltre, garantito un recupero della continuità di Via Gaggio, con un percorso protetto in fregio all'area di espansione, con la ricollocazione delle testimonianze storiche presenti nell'area, in accordo con Parco e Soprintendenza.



h

Entrando nel merito di quanto esposto nell'Allegato tecnico alla delibera, all'interno del quale sono stati analizzati gli impatti del progetto sulle varie componenti ambientali, in termini del tutto generali si esprimono nel seguito alcune considerazioni.

Innanzitutto, si riscontra che alcune delle richieste di approfondimento, riportate nei vari paragrafi del suddetto documento tecnico, sono state effettivamente sviluppate (es: scenari incidentali, valutazione del traffico veicolare indotto.....), di contro, i suddetti approfondimenti, presentano alcune "carenze". Sono stati, infatti, trascurati ancora alcuni aspetti, che nella stima degli impatti si ritengono fondamentali, tra i quali:

- per la componente atmosfera, le analisi avrebbero dovuto prendere in considerazione anche altri inquinanti, fra i quali gli Idrocarburi policiclici aromatici, indicatori delle combustioni incomplete veicolari e aeroveicolari e l'ozono troposferico, uno degli inquinanti dagli effetti fitotossici più marcati;
- il quadro faunistico rimane del tutto incompleto;
- mancano valutazioni specifiche in merito alla perdita di habitat e di specie di interesse comunitario. Si evidenzia, infatti, che l'intervento comporta la perdita dei seguenti habitat:
 - o Lande secche europee (130 ha); brughiera di pianura più estesa nell'Europa meridionale
 - o "Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell'Europa centrale del *Carpinion Betuli*" (50 ha);
 - o "Vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur*" (35 ha).

Nell'area in questione si segnala tra le varie presenze di interesse conservazionistico una popolazione della specie di farfalla diurna *Coenonympha oedippus* (allegati II e IV della Direttiva Habitat), considerata la farfalla europea a maggior rischio di estinzione. Le specie in allegato II sono "specie animali e vegetali d'interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di aree protette; le specie in allegato IV sono "specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa". L'area ospita anche specie di uccelli di cui all'allegato I della Direttiva Uccelli, per le quali valgono le stesse considerazioni di cui sopra.

Non a caso, infatti, il Parco del Ticino ha già proposto la designazione di un Sito di Importanza Comunitaria e di una Zona di Protezione Speciale. Si segnala, peraltro, che l'eliminazione di elementi sottoposti a salvaguardia da parte delle citate Direttive Europee espone concretamente al rischio di un provvedimento sanzionatorio da parte della Corte di Giustizia Europea con l'apertura di una procedura d'infrazione nei confronti del nostro Paese, quale soggetto responsabile per l'applicazione delle citate direttive.

Oltre alle mancanze sopra descritte, non sono stati aggiunti ulteriori e significativi elementi di valutazione in più rispetto a quanto già esposto nel SIA.

Infine, aspetto forse, ancor più grave gli approfondimenti hanno messo in evidenza ulteriori problematiche: per es., dalla lettura dell'allegato 3 (APPROFONDIMENTO DELLE TEMATICHE AMBIENTALI RELATIVE ALLE ACQUE), emerge che, quale misura di mitigazione degli impatti del progetto, sulla componente "Acque Sotterranee" è stata scelta lo scarico in falda delle acque meteoriche non di prima pioggia.

A riguardo, si evidenzia che, viste le disposizioni di cui all'art. 113 "Acque meteoriche di dilavamento e acque di prima pioggia", comma 4, del D.Lgs. 152/2006 e s. m. e i, che recita: [...] "è comunque vietato lo scarico o l'immissione diretta di acque meteoriche nelle acque sotterranee", l'intervento previsto non è conforme alla normativa vigente.

Capitolo 3

Conclusioni

Preso atto della documentazione integrativa depositata, contenente approfondimenti e chiarimenti in merito sia al quadro progettuale, che al quadro degli impatti, generati dal progetto, sulle componenti ambientali, richiamata la DGP del 11.10.2011 n. 404, si ritiene che, pur avendo il SIA colmato alcune



sue carenze (tematiche ambientali e dati obsoleto...) non abbia, tuttavia, raggiunto le finalità che la normativa pone in capo allo stesso. Pertanto, si ritiene che le considerazioni espresse nel precedente "Parere di Giunta Provinciale" e nell'allegato documento tecnico, siano ancora attuali.

IL RESPONSABILE PER L'ISTRUTTORIA DELLE
PROCEDURE DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(Ing. Federica Bianchi)

Federica Bianchi

VISTO

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE DELLA
"UNITÀ PIANIFICAZIONE E GESTIONE DEL TERRITORIO"

(Arch. Mauro Sassi)

Mauro Sassi

VISTO

IL DIRIGENTE DEL SETTORE TERRITORIO E URBANISTICA

(Arch. Silvio Landonio)

Silvio Landonio





OGGETTO: Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, in ambito di procedura VIA di competenza statale, ai sensi degli artt. 6 e 23 del D.Lgs. 152/06 per il progetto di "Nuovo Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto di Malpensa" nei comuni di Arsago Seprio, Besnate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Gallarate, Golasecca, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo, Vergiate e Vizzola Ticino (VA).

PARERE della GIUNTA PROVINCIALE

Prima di esprimere il parere è opportuna, se non necessaria, una premessa d'inquadramento del tema.

Dal punto di vista giuridico, ci troviamo nel contesto di una procedura di VIA nazionale che ci pone nella condizione di esprimere un parere limitato ai soli impatti ambientali dell'opera in argomento.

Questa condizione è estremamente limitativa in quanto impedisce, innanzitutto, di considerare in modo adeguato tutti gli elementi in campo che (per quanto d'interesse per un Ente come la Provincia) vanno ben oltre il solo impatto ambientale delle opere previste, e, inoltre, pone in capo a uno strumento inadeguato un ruolo che non è in grado di ricoprire. Anche successivamente, in sede di Conferenza di Servizi per la localizzazione dell'opera, si potrà esprimere una valutazione ma essa, che pur riguarderà i vari aspetti di competenza provinciale, atterrà al solo aeroporto e non al territorio direttamente o indirettamente coinvolto. Ciò va anche a svantaggio degli stessi soggetti proponenti che, potendo agire (di fatto) solo entro lo stretto raggio d'azione di competenza del sedime aeroportuale, non sono in grado di proporre soluzioni che, invece, con altri strumenti potrebbero viceversa essere formulate e che potrebbero rilevarsi risolutive rispetto a molteplici criticità rilevate e da più parti sollevate come il documento tecnico allegato attesta.

È per questi motivi che al di là di riflessioni giuridiche circa l'applicabilità della VIA anziché dalla VAS allo strumento del Master Plan, anche motivi di ordine pratico spingono affinché il Master Plan di Malpensa, le cui ricadute strettamente ambientali sono valutate attraverso la procedura di VIA, possa delineare le proprie ricadute territoriali e socio-economiche entro un quadro di possibilità più ampie che coinvolgano il territorio e la sua programmazione a medio e lungo termine.

Solo attraverso un'azione sinergica "Master Plan – territorio", si può arrivare a definire un quadro di riferimento coerente e sostenibile; è evidente che il miglior supporto a una simile azione consisterebbe nella definizione di un Piano Territoriale Regionale d'Area (vedasi art. 20 l.r. 12/05) che, a partire dalle indicazioni formulate nel Master Plan, si ponga l'obiettivo di determinare le migliori risposte (dal punto di vista della sostenibilità non solo ambientale ma anche economica e sociale) che il territorio (inteso sia dal punto di vista fisico che istituzionale) è in grado di dare.

Provincia di Varese, Piazza Libertà 1, 21100 Varese – Tel 0332 252111 – Fax 0332 235626
C.F. N° 80000710121 – P.I. N° 00397700121 - www.provincia.va.it e-mail: provinciavarese@provincia.va.it

IL PRESENTE DOCUMENTO SI
COMPONE DI N. 4 PAGINE
ALLEGATO N° 359
DEL 24 LUG 2012

Consapevoli però che anche la questione "tempo" gioca un ruolo non indifferente rispetto a quanto in argomento, ci si permette di sostenere che, forse, potrebbe non essere necessario giungere alla completa definizione del PTR, prima della definizione del percorso del Master Plan, risultando sufficiente anche solo definire, nell'ambito di idonei tavoli istituzionali (quali ad esempio quello convocato il 21/09/2011 dalla Regione Lombardia), le condizioni metaprogettuali dei vari strumenti (Master Plan, PTR, e altri), lasciando poi la conclusione dei loro iter anche a tempi diversi (in ragione delle diverse procedure di legge).

Sembra importante, a giudizio di chi scrive, garantire, mediante il richiamato coordinamento (di cui la VIA da sola non può farsi carico), l'efficienza, l'efficacia e la sostenibilità delle scelte: nell'ambito di detti tavoli si potranno definire modalità e strumenti (ad esempio perequazione territoriale) dei quali si ribadisce il Master Plan non può da solo farsi promotore (anche se potrà poi farsene carico).

Quanto esposto non rappresenta un tentativo di protrarre i tempi o di sfuggire alle scelte, rimandando il tutto a fantomatiche procedure di dubbia utilità, bensì si configura probabilmente come una delle poche modalità in grado di assolvere compiutamente al dovere istituzionale di contemperare tutti gli interessi in campo (considerando, ovviamente, tra gli altri, quelli della tutela dell'ambiente, del territorio della salute, ma anche quelli del lavoro e dello sviluppo economico).

Diversamente, proseguire nella strada intrapresa (esclusivamente VIA Master Plan), porterà inevitabilmente ad incontrare ostacoli di cui è palesemente irta la strada stessa:

- il notevole impatto ambientale del piano, come attualmente formulato, in relazione soprattutto all'elevato consumo di suolo in aree di pregio (per le altre criticità vedansi il documento tecnico allegato);
- il più che potenziale conflitto tra l'aeroporto e un territorio che non può accettare solo le passività delle scelte del Master Plan, senza vedere riconosciute nemmeno le proprie istanze di valorizzazione da effettuarsi in relazione alle scelte aeroportuali: la terza pista deve rappresentare, a fronte degli innegabili impatti ambientali, per lo meno, un'occasione per definire precise azioni di sviluppo esterne al sedime (l'aeroporto non deve configurarsi o anche solo assumere l'immagine di un'entità estranea che, sfruttando le risorse territoriali, incameri tutte le positività ed esternalizzi le negatività);
- l'impossibilità di valorizzare le grandi opportunità di sviluppo che l'ampliamento aeroportuale sarebbe in grado di garantire. Non bisogna, infatti, dimenticarsi di quanto di positivo l'investimento per "la grande Malpensa" ha già portato al ns. territorio: nel 2005 (dati studio CLAS), a fronte di 14.188 addetti on site (per un valore della produzione di 1.828.158.825 euro), ben 10.000 erano residenti in provincia di Varese; vanno poi sommati gli addetti off site (n. 31.101 per un valore della produzione di 1.467.498.942 euro) a cui vanno aggiunti effetti indiretti ed indotti per un totale stimato dell'impatto dell'aeroporto che porta a valutare la produzione attivata da Malpensa a circa di 9,1 miliardi di € annui, con un'occupazione generata pari a circa 90.000 unità. Inoltre, a maggior ragione, non bisogna trascurare quanto, il progetto del Master Plan, potenzialmente potrebbe portare: secondo le stime fornite, l'impatto economico totale dell'aeroporto di Malpensa seguente vedrebbe, nell'anno 2015, 172.665 addetti e 15.999.298.600 € di valore della produzione, e nell' anno 2030, 314.077

addetti e 29.886.326.763 € di valore della produzione. Tali cifre, pur stimate da uno studio commissionato da SEA, risultano non certo trascurabili in un periodo di crisi quale quello che stiamo vivendo.

Sviluppare un diverso percorso offrirebbe chiavi di lettura completamente diverse.

Rispetto all'impatto ambientale si potrebbe ad esempio definire, nell'ambito dei suddetti tavoli, quanto deve necessariamente trovare spazio entro il sedime aeroportuale allargato (rispetto all'attuale), in modo da ridurre il più possibile il consumo di suolo in loco (dato il pregio dello stesso) riportando in altre parti del territorio le strutture oltre detti minimi. Si segnala, ad esempio, l'attività attinente il trasporto merci (magazzini per la logistica di secondo e terzo livello) con servizi e attività terziaria derivata e correlata; oppure uffici ed aree riservate ad aviazione generale, forze di sicurezza, ecc.

Rispetto a questi temi si ritiene, infatti, che esista la possibilità di procedere allo stralcio di ampie aree (con conseguente ripermimetrazione del sedime aeroportuale) sia della zona cargo-logistica (posta a sud / sud-est) che dell'area per attività complementari posta nella zona nord-ovest (case nuove) dell'aeroporto (interessata per altro dalla presenza di un cimitero); stralcio in grado di riequilibrare il preoccupante (e sproporzionato rispetto al totale) impatto legato al parco logistico, che da solo occupa oltre 290Ha sui 447Ha totali di ampliamento previsto. Questa azione di stralcio/ricollocazione, oltre a contenere notevolmente l'uso di suolo ora naturale, potrebbe conseguire anche un ulteriore obiettivo: valorizzare le risorse territoriali ancora inesprese. In tal senso, potrebbero inserirsi e giocare un ruolo anche rilevante le aree de localizzate nonché le aree industriali esistenti, individuate nel progetto complessità territoriali. Tali azioni, inoltre, se supportate da strumenti di perequazione territoriale (uno dei presupposti del progetto complessità territoriali) potrebbero conseguire anche un obiettivo di equità territoriale attualmente totalmente negata a favore del solo aeroporto. Un altro tema che si potrebbe affrontare, non potendo integralmente essere mitigati gli impatti ambientali dell'intervento, è quello delle compensazioni ambientali che, trattate nel solo ambito del Master Plan, appaiono di difficile risoluzione, essendo praticamente impossibile compensare 447 Ha di brughiera in loco. Premessa la necessità di ridurre l'impatto (le azioni di "territorializzazione" di alcune attività sopra indicate potrebbero portare ad un notevole ridimensionamento), si aprirebbe, nei tavoli, la possibilità di mettere in gioco aree caratterizzate da diverse possibili criticità ambientali (cave abbandonate, siti da bonificare, aree industriali dismesse da recuperare, Habitat da valorizzare) in grado di costruire un bilancio ambientale sicuramente più sostenibile di quello proposto (o meglio risultante dalla seppur parziale - a causa dei dati forniti - analisi del SIA presentato, che, tra l'altro, si configura come incompleto e formulato su dati necessitanti di aggiornamento) dal Master Plan. La sostenibilità ambientale potrebbe, inoltre, essere ricercata nell'attuare contemporaneamente alla progressiva realizzazione delle previsioni del Master Plan, corrispondenti misure compensative. Tale processo dovrebbe essere controllato e governato da opportuni tavoli istituzionali in grado di subordinare l'attuazione delle opere di sedime, all'avvenuta realizzazione di dette opere compensative, delle quali dovrà contestualmente essere verificata l'effettiva efficacia in termini ambientali e territoriali.

Un altro tema di rilievo per la Provincia è quello della viabilità connessa a Malpensa: analizzando lo stato di attuazione della viabilità del piano Malpensa, si nota come gli interventi relativi alla rete di primo livello (sistema pedemontano) siano in fase avanzata di esecuzione, mentre su quelli relativi alla



rete identificata come di secondo e terzo livello nel PTCP, non sia senza alcuna certezza di realizzazione. Detti interventi devono, invece, essere garantiti affinché il nuovo Master Plan di Malpensa non abbia ricadute negative sulla viabilità dell'area. In linea con tale posizione, si ritiene altresì debba essere garantito anche il mantenimento funzionale della S.P. 14 dir, tratto stradale che il Master Plan prevede di eliminare.

Cercando, in conclusione, di riassumere le valutazioni di competenza di questo Ente circa il Master Plan di Malpensa, si ritiene che la sola procedura di VIA non risulti idonea a garantire la sostenibilità ambientale, territoriale e sociale di un'opera che, ancorché foriera di opportunità di sviluppo socioeconomico per l'intero territorio provinciale, non può essere realizzata senza considerare compiutamente le istanze che provengono dal territorio (inidoneità aggravata dalle carenze dell'attuale SIA). Istanze che, oltretutto, se sviluppate e valorizzate mediante opportuno processo di accompagnamento alla definizione del Master Plan, saranno in grado di costruire un'equità territoriale altrimenti impensabile, oltre che di minimizzare l'impatto ambientale dell'opera stessa. Tale impatto, come evidenziato nel documento tecnico allegato, allo stato attuale, si configura come critico.

L'accettabilità dell'intervento dovrà comunque essere condizionata alle seguenti prescrizioni:

- riduzione del consumo di suolo attraverso lo stralcio di aree dedicate a funzioni che non devono obbligatoriamente essere adiacenti a terminal e piste e che possono, quindi, trovare localizzazione nel più vasto ambito territoriale dei comuni interessati dallo sviluppo di Malpensa: ci si riferisce, in particolare, a gran parte dell'area cargo-parco logistico posta nell'area sud - sud est dell'aeroporto e a parte del comparto nord - nord ovest (case nuove);
- attuazione di adeguate compensazioni ambientali per gli impatti non mitigati o mitigabili cui condizionare, progressivamente, la realizzazione delle opere infrastrutturali previste dal Master Plan;
- concreto avvio della programmazione d'area di competenza regionale (PTRA) che governi e orienti le scelte di sviluppo territoriale nel comparto in una logica di valorizzazione delle potenzialità dei territori, così come emergenti anche dagli strumenti di pianificazione provinciali (PTCP) e comunali (PGT) vigenti, nel rispetto del ruolo di coordinamento di competenza provinciale;
- effettiva realizzazione delle infrastrutture di mobilità previste nei piani territoriali d'Area e di coordinamento provinciale, anche per le reti di secondo e terzo livello, con mantenimento funzionale della strada provinciale SP 14 dir, rispetto alla quale si chiede che il Master Plan formuli idonee soluzioni alternative rispetto alla prevista eliminazione;
- definizione di condizioni finalizzate a riverberare gli effetti occupazionali privilegiando i residenti in provincia di Varese, con particolare attenzione a quelli dei comuni interessati dagli effetti dello sviluppo aeroportuale.



IL SEGRETARIO GENERALE
Dott. Wito Biscanti

PROVINCIA DI VARESE
Copia conforme all'originale
fogli fog. Ag. n. 16
Varese il 30 LUG. 2012