



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E: prot DVA – 2013 – 0004399 del 19/02/2013

COMUNE DI GOLASECCA

PROVINCIA DI VARESE

Tel. 0331/95881 Fax 0331/958826

N. di Protocollo1106.....

Categoria/4... Classe/.....

Golasecca li 12/02/2013

OGGETTO: Piano di sviluppo aeroportuale di Malpensa – Studio di impatto ambientale.

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della tutela del
territorio e del mare
Direzione Generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

In allegato alla presente si trasmette copia della Del. G.C. n. 18 del 11/02/2013 e relativi allegati A) e B) avente ad oggetto "Procedura di valutazione di impatto ambientale del Master Plan di Malpensa. Osservazioni ai chiarimenti".

Distinti saluti.



IL RESPONSABILE DEI SERVIZI AMMINISTRATIVI

Luzia Borghi

All. 1 c.s.



COPIA

Deliberazione N. 18

Data 11/02/2013

COMUNE DI GOLASECCA

PROVINCIA DI VARESE

Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale

Oggetto: **Procedura di valutazione di impatto ambientale del Master Plan di Malpensa. Osservazioni ai chiarimenti.**

L'anno **duemilatredici**, addì **undici** del mese di **febbraio** alle ore 18.30 nella Residenza Municipale, si è riunita la Giunta Comunale.

Eseguito l'appello risultano:

- | | | |
|----|------------------------|-------------|
| 1. | REGGIO MARIA MADDALENA | Sindaco |
| 2. | POLI ROBERTO | Vicesindaco |
| 3. | PELLIZZARO EDI MARIA | Assessore |
| 4. | MORDENTE MARCELLO | Assessore |

Presenti	Assenti
X	
X	
X	
	X
3	1

Partecipa alla seduta il Segretario Comunale Dott.ssa MARIANTONIA CATALANO.

La Sig.ra Reggio Maria Maddalena, Sindaco, constatato legale il numero degli intervenuti, dichiara aperta la seduta e invita la Giunta a discutere sull'oggetto sopraindicato.

OGGETTO: Procedura di valutazione di impatto ambientale del Master Plan di Malpensa. Osservazioni ai chiarimenti.

LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO che:

- nel mese di maggio 2011 era stato pubblicato lo Studio di Impatto Ambientale relativo al Master Plan di Malpensa integrato nel mese di giugno 2012 con il documento "Integrazioni Volontarie";
- il Comune di Golasecca, ai sensi di legge, aveva presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le Osservazioni agli studi presentati, in forma singola ed associata, richiedendo la formulazione del parere di compatibilità ambientale negativo per il Master Plan, ovvero l'avvio della procedura di VAS;
- il giorno 18 dicembre 2012 ENAC ha pubblicato una nuova integrazione agli studi d'impatto ambientale, denominata CHIARIMENTI, predisposta da SEA, oggetto d'analisi da parte del Parco Lombardo della Valle del Ticino, dagli Uffici Comunali e dalla Commissione Comunale Malpensa;

VISTI

- il Verbale di Deliberazione del Consiglio di Gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino, in data 30/01/2013, ad oggetto "Osservazioni in merito ai CHIARIMENTI relativi alla valutazione di impatto ambientale del Master Plan di Malpensa" e l'allegata istruttoria tecnica;
- il documento allegato A) "Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del Master Plan di Malpensa - Osservazioni ai Chiarimenti";

VISTA l'osservazione predisposta in forma associata con i Comuni di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate e Vizzola Ticino, come risulta dall'allegato B);

RITENUTO opportuno ritenere tali documenti parte integrante della presente delibera;

RITENUTO altresì opportuno esprimere il parere secondo le modalità di legge;

RICHIAMATE inoltre le proprie precedenti osservazioni in quanto i CHIARIMENTI non hanno consentito di acquisire ulteriori elementi informativi relativamente agli aspetti già oggetto d'osservazione da parte di questo Comune approvate con Delibera C.C. n. 25/2011, C.C. 25/2012 e Delibera di G. C. 5/2012; con voti unanimi favorevoli espressi nei termini di legge

COMUNE DI GOLASECCA

Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del Master Plan di Malpensa

Osservazioni ai Chiarimenti

Considerato che in data 18 dicembre 2012 è stato pubblicato l'Avviso al Pubblico relativo alla pubblicazione di *CHIARIMENTI*, i quali fanno seguito allo Studio di Impatto Ambientale del Master Plan e alle successive Integrazioni Volontarie, il Comune di Golasecca presenta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le seguenti Osservazioni.

1. Mancanza di approfondimenti sul tema "SALUTE"

Si rimane perplessi del fatto che i Chiarimenti, come del resto il SIA e le Integrazioni Volontarie dedichino quasi cinquecento pagine agli aspetti naturalistici (senza tuttavia mettere a fuoco le criticità che Master Plan costituisce per tali aspetti), mentre al tema della salute umana viene complessivamente dedicata scarsissima attenzione. Nei Chiarimenti sono presenti solo due pagine riferite all'aspetto Vibrazioni, esclusivamente per ricadute sulla salute dei lavoratori aeroportuali.

Manca ogni considerazione del rischio sanitario subito dalla popolazione attorno all'aeroporto, nonostante i monitoraggi dell'ASL abbiano evidenziato, nei comuni del CUV, un elevato tasso di crescita delle malattie respiratorie ed una maggiore richiesta di ospedalizzazione per tutti i generi di malattia.

L'ASL stessa, nel proprio documento del 30 settembre 2011, ad *oggetto "Studio di impatto ambientale del nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa - osservazioni"* inviato alla Regione Lombardia, segnalava l'importanza di studiare le criticità epidemiologiche con studi puntuali a carattere scientifico prima dell'approvazione del Master Plan. Questa importante osservazione, probabilmente rielaborata dagli uffici regionali, è stata comunque trasmessa al Ministero dell'Ambiente da parte del Presidente pro tempore del CUV, il Sindaco di Cardano al Campo Laura Prati, nel mese di ottobre 2010, con la comunicazione ad oggetto *"Procedura di VIA... Note aggiuntive sul contraddittorio del 18.09.2012 in tema di salute pubblica"*. Richiamiamo alla vostra attenzione tale documento.

2. Inquinamento atmosferico a Malpensa oggi e domani...

Al capitolo dell'aria, la descrizione dell'impatto ambientale non fornisce approfondimenti e risposte alle osservazioni presentate. Nuovamente constatiamo che i Chiarimenti si mantengono ad una verifica positiva, secondo una modellistica che non tiene conto del progressivo peggioramento delle condizioni climatiche generali.

L'aeroporto di Malpensa è inglobato in una delle aree più densamente abitate e industrializzate d'Europa e inevitabilmente sommerà il proprio contributo di immissioni inquinanti a quelle preesistenti, purtroppo già oltre i limiti di sopportazione ambientale. Numerosissimi sono i rapporti [1],[2] che attestano come la pianura padana sia una delle regioni europee più inquinate da ossidi di azoto, polveri sottili e ozono con persistente superamento dei limiti di legge.

La pianura padana è infatti una conca racchiusa tra le Alpi e gli Appennini e il ricambio atmosferico è spesso molto limitato. E' pertanto evidente che esistono dei limiti alle immissioni inquinanti che possono essere sopportate dal nostro territorio.

Il ristagno delle sostanze inquinanti nei bassi strati è favorito dalle situazioni meteorologiche di alta pressione sull'area padano-alpina con scarsità di vento e stratificazione atmosferica molto stabile. Tali situazioni si presentano in periodi prolungati durante tutto l'arco dell'anno, sia in inverno che in estate.

Le serie climatiche dell'area alpina mostrano che la persistenza delle alte pressioni è un fenomeno oltretutto in aumento, con conseguente diminuzione dei giorni di pioggia (fino al 15-20% in inverno rispetto agli anni '60). La serie climatologica di Milano-Brera, rappresentativa anche del territorio di Malpensa, mostra una diminuzione media dei giorni piovosi annuali da 92 nel 1900 fino a 77 nel 2005. Il trend è destinato a proseguire a causa degli effetti del riscaldamento globale.

Alte pressioni estive e invernali accentuano le concentrazioni di inquinanti differenti.

Durante il periodo invernale l'alta pressione favorisce la formazione di inversioni termiche al di sopra di un sottile strato di aria fredda che ristagna al suolo dello spessore di poche decine di metri ove si concentrano tutti gli inquinanti e in particolare PM10 e PM2,5 e ossidi di Azoto. A causa della depressione della valle del Ticino, la regione di Malpensa è sfavorita dalla formazione di sacche di aria molto fredda ed è noto che abbia temperature minime tra le più basse del varesotto.

Durante il periodo estivo l'insolazione, unitamente alla stagnazione atmosferica anticiclonica e alla elevata concentrazione di NOx, porta ad elevatissime concentrazioni di Ozono in pianura padana, portandola di gran lunga al primo posto tra le regioni più inquinate d'Europa [2].

Le precedenti osservazioni mettono in evidenza una situazione di inquinamento già molto critica nell'area del sedime aeroportuale per la ridotta possibilità di ricambio atmosferico. E' evidente che l'ampliamento dell'aeroporto porterà un notevole incremento dell'inquinamento prodotto dal traffico su gomma nell'area circostante (quantomeno Varesotto, Milanese, Comasco) a cui dovrà sommarsi quello degli aerei. Le conseguenze per la salute della popolazione potrebbero essere pesanti, come ampiamente descritto e documentato da fonti numerose e autorevoli [3].

[1] **European Environment Agency** *Air pollution by ozone across Europe (2011)*

[2] **European Environment Agency** *Air quality in Europe 2012 (2012)*

[3] **Air quality guidelines for Europe ; second edition. World Health Organization (2000)**

3. Incremento dei sorvoli sull'abitato di **Arsago Seprio**

GOLASECCA

Si ricorda che l'abitato e il territorio di Golasecca insistono su aree di parco naturale che sono sottoposte a vincoli strettissimi che già ora non consentono aumenti di sorvoli.

Nei Chiarimenti non viene fornita una migliore visuale su quanto accadrà nel nostro comune.

La lettura dei documenti porta a ritenere che il forte incremento, che interessa anche il territorio di Golasecca, comporterà una aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico, differentemente da quanto sostenuto dai documenti SEA

4. Scarsa attendibilità della modellistica

Le figure contenute nel *DOCUMENTO Allegato 1 CHIARIMENTI RELATIVI ALL'INQUINAMENTO ACUSTICO* ad illustrazione degli scenari intermedi e futuri sono illeggibili, non comprensibili e certamente irrealistiche.

A nostro parere viene presentata una modellistica poco realistica, favorevole alla dimostrazione che l'impatto acustico generato dagli aerei in fase di decollo è inferiore rispetto a quanto si verifica nella realtà. Infatti, in tali figure, le isofone relative agli atterraggi si estendono a sud fino a coprire la provincia di Pavia, mentre a nord le isofone relative ai decolli (i quali come è noto sono ben più rumorosi degli atterraggi) vengono contenute in un raggio di circa venti di chilometri.

Sconcertante è l'Allegato Modellistico 1 "Dati di Operatività Aeroportuale per Scenario Intermedio e Scenario Futuro mediato sulle tre settimane di maggior traffico e sul giorno di picco", dai contenuti assolutamente non comprensibili e non spiegabili alla popolazione. Si deve dedurre che la rappresentazione degli impatti è volutamente non chiara per mantenere "elastici" gli indici della sostenibilità.

5. Errata valutazione delle criticità costituite dall'inquinamento acustico notturno

L'attività notturna, secondo quanto stabilito dal Decreto D'Alema, avrebbe dovuto essere sospesa. La prescrizione "*eliminazione dei voli dalle h.23 alle h.6*" è riportata a pag. 6 della Relazione Generale, 2.1, f. Purtroppo così non è stato, dimostrando una volta di più che l'aeroporto di Malpensa opera con modalità del tutto al di fuori delle disposizioni legislative, anche quando dedicate ad esso in via esclusiva.

6. Mancata valutazione dei danni prevedibili nelle aree SIC e ZPS

Si ricorda che il territorio del Comune di Golasecca è interessato dal progetto PAE 3 che prevede ampie zone di ZPS e SIC, oltre che fasce tampone di 1° livello e corridoi ecologici e aree di completamento. La vicinanza dei territori di Golasecca ai varchi obbligano ad applicare la massima attenzione e tutte le norme di tutela verso appunto questi luoghi particolarmente delicati. Nelle analisi riferite allo studio di incidenza ambientale, viene dedicata attenzione solo agli NOX, trascurando l'analisi degli altri inquinanti gassosi: è di per sé un segnale di grave superficialità.

Lo studio "VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DEL PARCO TICINO", già richiamato nelle nostre precedenti osservazioni, ha dimostrato la criticità della situazione ambientale in area.

Si ricordano anche altre analisi effettuate nei Comuni di Casorate Sempione e Somma Lombardo, loc. Maddalena (contermini e analoghi) hanno dimostrato la presenza al suolo di idrocarburi rilasciati dagli aeromobili in fase di decollo. Il silenzio dei Chiarimenti su questo particolare aspetto della questione "qualità dell'aria", già ampiamente espresso nelle osservazioni inviate al Ministero e quindi ben note al proponente, dimostra la mancanza di volontà di SEA di ammettere il grado di inquinamento reale, il quale risulta essere assai diverso da quello ipotizzato dai calcoli modellistici utilizzati da SEA.

Si rimane perplessi che, nei Chiarimenti, la previsione degli NOx sia ipotizzata in diminuzione, pur con un aumento considerevole di voli in area, come riportato a pag 129 dello Studio di Incidenza.

Infine si fa presente che la necessità di opportune verifiche nelle aree protette è stata evidenziata lo scorso mese di novembre anche dalla Direzione Ministeriale "Protezione della Natura" a firma del direttore Renato Grimaldi, il quale scrive "**Particolare importanza**

assumono le opportune verifiche delle interferenze su area vasta, sia dirette che indirette, nonché gli indispensabili accertamenti sul cumulo degli impatti derivanti dalla attuale situazione e dalle previsioni pianificatorie, con particolare riguardo alle conseguenze della attività aeroportuale nei confronti dell'ecosistema": è quanto si rende necessario anche per il luoghi ZIC e ZTS presenti in Golasecca".

7. Perdita delle funzioni di corridoio ecologico del torrente Strona

Il torrente Strona, affluente del Ticino, scorre in stretta vicinanza al territorio comunale e le aree naturali presenti attorno al suo corso sono un importante corridoio ecosistemico che collega la Valle del Ticino con il parco Campo dei Fiori, coinvolgendo favorevolmente aree anche di Golasecca che sono interessate dal progetto Natura2000Va:

la Provincia di Varese, in collaborazione con la Regione Lombardia, la LIPU e con finanziamenti della Commissione Europea, oltre che di fondazione Cariplo, sta attuando un progetto chiamato **Natura2000Va**, con due denominazioni Corridoio Ovest e Corridoio Est, di cui fa parte Golasecca, localizzati nel settore centrale della provincia, in corrispondenza della fascia delle colline moreniche. Le finalità del progetto consistono nel contrastare la perdita di biodiversità causata dalla frammentazione del territorio, dal degrado e dalla distruzione degli habitat e nel ripristinare la connettività tra la bioregione continentale e la bioregione alpina.

E' chiaro che un'interruzione anche piccola del corridoio ecologico del Ticino nel comune di Lonate compromette la funzionalità del corridoio dell'affluente Strona, a maggior ragione una grande interruzione come quella prevista dal Master Plan. Purtroppo basta che un singolo anello della catena sia spezzato per vanificare l'intero corridoio e compromettere gli obiettivi del progetto LIFE in corso.

Il Comune di Golasecca, con altri 37 Comuni della provincia di Varese, ha accettato molto favorevolmente di aderire al progetto proposto dalla Provincia essendo confermata, anche dai recenti studi Life, la presenza di una ricca biodiversità e quindi l'elevata funzionalità della nostra area naturale come corridoio biologico.

Infine va considerato che a causa dell'incremento dell'attività aeroportuale, i danni provocati dalla frammentazione saranno aggravati da una maggiore percorrenza di automezzi sulle strade di accesso a Malpensa, prima fra tutte il Sempione, l'unica via d'accesso da nord - nord-ovest all'aeroporto.

8. Non vi è selezione degli aeromobili in arrivo a Malpensa

In più punti dei documenti SEA viene sostenuto che gli impatti ambientali saranno migliorati grazie alle novità strutturali degli aerei di nuova produzione. Il miglioramento tecnologico delle flotte aeree è da noi fortemente auspicato, tuttavia si riscontra che a

Malpensa sono accettati aerei di qualsiasi tipo, anche vecchi e molto inquinanti, purché soddisfacenti i requisiti minimi di legge. L'urgenza di controlli restrittivi in tal senso non viene menzionata nei Chiarimenti.

Purtroppo la scarsa appetibilità dell'aeroporto, dimostrata nei fatti dagli abbandoni di importanti compagnie aeree, costringe SEA a "sopportare il flusso di aeromobili non evoluti" e quindi a non operare scelte tra le diverse tipologie di aeromobili.

9. Si ribadiscono le osservazioni già presentate nel corso delle precedenti sessioni e contenute nei seguenti documenti:

A. Piano di Sviluppo Aeroportuale (o *Master Plan*) di Malpensa - Studio di Impatto Ambientale – Osservazione presentata a luglio 2011 e ripresentata successivamente con i dovuti approfondimenti, in collaborazione con i comuni di Comuni Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Samarate e Vizzola Ticino, il cui sommario viene di seguito riportato.

1.- La tipologia di procedura di valutazione ambientale del piano di sviluppo aeroportuale (*Master Plan*) e degli insediamenti nello stesso previsti.-

1.1.- La necessità della valutazione ambientale strategica (VAS) e l'inadeguatezza, per l'analisi degli effetti del Master Plan sulla "vasta area", della sola valutazione di impatto ambientale (VIA).-

1.1.1.- L'interesse sostanziale dei Comuni alla valutazione ambientale strategica (VAS).-

1.1.2.- Le considerazioni del Tavolo Tecnico presso il Ministero per escludere la VAS: loro illogicità ed infondatezza.-

1.1.3.- Il significativo esempio dei Piani Regolatori Portuali.-

1.1.4.- La necessità della VAS secondo l'ordinamento vigente.-

1.2.- Comunque, inadeguatezza del Master Plan anche ai fini della valutazione di impatto ambientale.-

2.- I contenuti del *Master Plan* aeroportuale e del SIA.-

2.1.- Inadeguata valutazione delle vicende pregresse.-

2.2.- Insufficiente ed erronea valutazione della situazione attuale.-

2.3.- L'alternativa zero.-

2.4.- La salute dei cittadini.-

2.5.- Le ricadute sull'ambiente naturale e sugli habitat.-

2.6.- I siti di Natura 2000 (SIC e ZPS) ed il relativo Studio di Incidenza

2.7.- Altri effetti sul territorio.-

2.8.- Difetto assoluto di indicazione e di valutazione degli effetti del "parco logistico" ed uso sviato del Master Plan in funzione di una consistente operazione immobiliare.-

3.- Conclusioni.-

Per la lettura dei testi e degli allegati, rinviamo agli atti già in vostro possesso.

Si conclude rinnovando la richiesta di esprimere il parere di compatibilità ambientale negativo per il Master Plan di Malpensa.

raccomandata a.r.
anticipata via pec

Spettabile
Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni
ambientali
via Cristoforo Colombo n.44
00147 R O M A

**Oggetto: Piano di Sviluppo Aeroportuale (o *Master Plan*) di Malpensa -
Studio di Impatto Ambientale.**
**Nuova documentazione in data 11.12.2012 "Chiarimenti" –
Esame e ulteriori considerazioni.**

I sottoscritti Sindaci dei Comuni di
hanno ricevuto in data 11.12.2012 la documentazione denominata
"Chiarimenti" relativa alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale
del "nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale" dell'Aeroporto di Malpensa (o
Master Plan) avviata il 20.5.2011 e successivamente integrata nel luglio
2012.

In occasione delle integrazioni del luglio 2012 abbiamo già osservato come la
procedura adottata da SEA, con aggiunte documentali che seguono le puntuali
e documentate osservazioni di Comuni e altri soggetti pubblici e privati, sia
sintomatica di una grave insufficienza di impostazione del progetto.

In quell'occasione le *integrazioni volontarie* prodotte da SEA "al fine di
meglio chiarire i contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale e del relativo
progetto" hanno indotto i soggetti interessati a formulare, a loro volta,
osservazioni aggiuntive e la Commissione Tecnica VIA/VAS a convocare un

contraddittorio ai sensi dell'art. 24, comma 8 del D.Lgs. 152/2006 per il giorno 18.9.2012.

L'incontro del 18.9.2012, oltre a non fugare le incongruenze e le omissioni del progetto esaminato, ha evidenziato ancor più le debolezze dell'impianto conoscitivo su cui si fonda la VIA e la parzialità e scarsa attinenza dei dati presentati con la realtà territoriale che deve essere rappresentata.

Di fronte ai puntuali rilievi critici esposti dai soggetti presenti al contraddittorio del 18.9.2012 la Società proponente SEA ha ritenuto di presentare una nuova aggiunta documentale denominata "Chiarimenti" rafforzando in tal modo la convinzione di trovarsi di fronte ad una procedura anomala che tenta di reggere un progetto di per sé insostenibile.

E' evidente che la proposta del nuovo Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Malpensa è viziata fin dall'origine da superficialità e omissioni nella raccolta e organizzazione dei dati e delle informazioni necessarie per illustrare compiutamente ed in modo convincente la realtà territoriale interessata e le retroazioni che il progetto indurrebbe su di essa.

Dall'esame della nuova documentazione aggiunta non si rilevano elementi apprezzabili che modifichino le incongruenze del progetto e con il presente documento, noi sindaci riproponiamo integralmente le osservazioni che abbiamo espresso nelle argomentazioni contenute nelle osservazioni del luglio 2011, dell'agosto 2012, in altri atti ad esse connesse nonché nell'incontro del 18.9.2012.

La reiterazione di aggiunte documentali, tuttavia, mette in evidenza qualcosa di più di semplici carenze del progetto. Appare del tutto chiaro che la necessità di ricomporre "a rate" un quadro credibile della situazione territoriale non sia frutto di incapacità tecnico-professionale e nemmeno di insipienza o incertezze di conduzione manageriale dell'operatore. Questa

spiegazione semplificata non coglie il vero significato della strategia messa in atto adottando un percorso così tortuoso e defatigante.

Come sempre vi è un nesso stretto tra garanzie e limpidezza del processo di verifica-controllo e concretezza dei problemi da affrontare o da dissimulare.

Nel nostro caso è evidente che la scelta della proponente SEA si possa così riassumere:

1. fissare in via preliminare gli obiettivi aziendali indipendentemente da valutazioni di altro genere (ad esempio del contesto in cui si calano);
2. costruire su di essi un progetto territoriale in grado di massimizzare i risultati economici-gestionali desiderati e attesi dagli azionisti;
3. inseguire successivamente un equilibrio con le diverse componenti ambientali e socio-economiche coinvolte aggiustando "in corso d'opera" i diversi aspetti progettuali dapprima malamente piegati alle esigenze di sviluppo rispondendo alle reazioni critiche dei portatori di interessi pubblici e privati su cui ricadono le conseguenze del progetto.

Si tratta di un modo di affrontare un piano strategico di rilevante importanza come quello dell'aeroporto di Malpensa del tutto inadeguato e lesivo della natura stessa del procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale stabilita dalle direttive comunitarie e dalla legislazione nazionale che ne definisce i contenuti.

Il limite evidente della prassi adottata è che si propone un programma di interventi infrastrutturali sostanzialmente "autoreferenziale" ritagliato su obiettivi di corto respiro per quanto riguarda il raggiungimento di un equilibrato assetto territoriale.

Sembra paradossale sostenere l'accusa di corto respiro rivolta ad un progetto che guarda ad un raddoppio delle capacità operative dello scalo in un arco di tempo ventennale.

La proiezione operativa dell'Aeroporto è, invece, di corto respiro perché fondata su parametri di sviluppo aziendale (auspicato più che dimostrato) senza essere minimamente sostenuta da dati che avvalorino la compatibilità eziologica delle attività indotte e l'integrità degli equilibri ecologici ed ambientali: che poi sono la sostanza stessa della procedura di VIA.

La qualità ed efficacia dell'organizzazione imprenditoriale prefigurata la giudicheranno i "mercati" ma le ricadute sull'ambiente sono l'essenza stessa del processo valutativo in corso e che, in questo ambito, devono essere verificate e giudicate.

In questo contesto procedurale il mancato coinvolgimento preventivo delle Autorità amministrative del territorio e, tantomeno, dei rappresentanti degli interessi diffusi, denota una assenza non certo di pura cortesia istituzionale bensì di un irrinunciabile presupposto per dar vita ad un progetto di sviluppo credibile.

Quella che abbiamo chiamato "autoreferenzialità" si rivela sempre più un limite per il raggiungimento dei risultati attesi dalla medesima società proponente che si vede costretta, infine, a continui interventi correttivi sempre meno utili a definire un quadro chiaro e coerente del complesso rapporto tra la struttura aeroportuale e il territorio che la ospita e sempre più giustificativi "a posteriori" di un progetto sbagliato.

Le ennesime integrazioni (ora Chiarimenti) non aggiungono, in realtà, nulla di nuovo agli elementi conoscitivi e valutativi già presenti nelle edizioni precedenti della documentazione proposta.

Rimangono intatte e, anzi, escono rafforzate le osservazioni espresse da noi sindaci negli atti citati e già inviati agli organi competenti per la Valutazione d'Impatto Ambientale.

Ribadiamo che l'approssimazione e le numerose gravi carenze del progetto, che qui si intendono integralmente richiamate, oltre all'assenza di un "minimum" di confronto con gli attori locali non può che condurre ad un programma di sviluppo del tutto inattendibile e dannoso.

Ed è proprio questa anomalia procedurale che attesta l'impossibilità di dare risposte credibili ai problemi sollevati dalle osservazioni di comuni e cittadini. Si tratta di una procedura che dovrebbe essere censurata in quanto opera una inversione logica presentando una documentazione che dovrebbe verificare la coerenza tra progetto e valori ambientali coinvolti sostituita da dichiarazioni elusive che rinviano ad atti aggiuntivi ai quali si affida una sorta di potere intrinseco di comporre e risolvere ogni contrasto.

Come se la sottrazione di ingenti risorse naturali di primaria importanza dei luoghi non comportasse un uguale e contrario depauperamento dell'ecosistema di riferimento, posto che l'eco-sistema, nel caso specifico quello del Parco del Ticino, è costituito da una fitta rete di relazioni che devono essere indagate approfonditamente in stretto rapporto con chi sul territorio vive, lavora a partire dai rappresentanti delle istituzioni locali.

La vicenda del piano di sviluppo aeroportuale di Malpensa rende palese un comportamento della proponente SEA che dimostra una visione opportunistica che antepone la parzialità di un piano aziendale alla corretta gestione degli interessi generali sfidando anche la corretta applicazione delle garanzie del procedimento valutativo.

In conclusione i sottoscritti Sindaci dei Comuni di

riconfermano le considerazioni critiche espresse sulla Valutazione di Impatto Ambientale del "nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale" dell'Aeroporto di Malpensa (o *Master Plan*) nelle osservazioni del luglio 2011, dell'agosto 2012, nel corso del contraddittorio ai sensi dell'art. 24,

comma 8 del D.Lgs. 152/2006 del 18.9.2012 e negli ulteriori atti ad esse connessi.

Propongono l'espressione di parere negativo sulla Valutazione di Impatto Ambientale come premessa del ritiro in toto degli atti del Piano di Sviluppo Aeroportuale e l'avvio di un confronto di merito sulle condizioni per la convivenza tra struttura aeroportuale e territorio.

Luogodata.....

I Sindaci firmatari

DELIBERA

1. Di fare proprie le osservazioni contenute nel Verbale di Deliberazione del Consiglio di Gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino, in data 30/01/2013, e l'allegata istruttoria tecnica.
2. Di approvare il documento predisposto allegato A) "Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del Master Plan di Malpensa - Osservazioni ai Chiarimenti".
3. Di approvare l'osservazione predisposta in forma associata con i Comuni di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Samarate e Vizzola Ticino, come risulta dall'allegato B).
4. Di richiamare integralmente le precedenti osservazioni approvate con Delibera C.C. n. 25/2011, C.C. 25/2012 e Delibera di G. C. 5/2012.
5. Di inviare la presente deliberazione con i relativi allegati al Ministero della Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
6. Di chiedere il pronunciamento del parere di compatibilità ambientale negativo per il Master Plan di Malpensa.

Successivamente, con separata ed unanime votazione, la presente deliberazione viene dichiarata urgente ed immediatamente esecutiva ai sensi dell'art.134, comma 4, del D.Lgs.267/2000.

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue.

IL SINDACO
F.to Dott. Arch. Maria Maddalena Reggio

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Dott.ssa Mariantonia Catalano

Si dispone che il presente atto venga pubblicato all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi.

Golasecca, li ~~1~~ 2 ~~2013~~ 2013

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Dott.ssa Mariantonia Catalano

Copia conforme all'originale in carta libera per uso amministrativo.

Li,



IL RESPONSABILE DEI SERVIZI AMMINISTRATIVI

[Handwritten signature]

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio per 15 (quindici) giorni consecutivi dal..... al

Golasecca, li

IL MESSO COMUNALE

VISTO:

Golasecca, li.....

IL SEGRETARIO COMUNALE