

2 **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

2.1 **PREMESSA**

Il presente *Capitolo* riporta i risultati dell'analisi condotta sui documenti di pianificazione territoriale e paesaggistica e di settore prodotti dagli enti territoriali interessati per individuare condizionamenti, opportunità e vincoli per la redazione del Nuovo Master Plan Aeroportuale relativo all'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa.

Gli strumenti settoriali relativi al settore dei trasporti ed in particolare al traffico aereo non sono trattati nel presente *Studio*, ma oggetto di specifici approfondimenti commissionati da SEA al fine di definire, sulla base degli indirizzi in essi contenuti, gli scenari di sviluppo del trasporto aereo ed il dimensionamento del Nuovo Master Plan Aeroportuale.

2.1.1 **Inquadramento Territoriale e Programmatico**

Gli strumenti analizzati sono gli atti della pianificazione territoriale, ambientale paesaggistica e di settore disponibili a livello regionale, provinciale e comunale. Si sono, infatti, individuati in tali livelli di governo, i luoghi di definizione degli elementi di indirizzo programmatico del territorio, utili ai fini del presente lavoro.

L'*Area di Studio* comprende il territorio dei comuni di Golasecca, Vergiate, Arsago Seprio, Besnate, Gallarate, Casorate Sempione, Somma Lombardo, Cardano al Campo, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate e Vizzola Ticino, situati in provincia di Varese; i comuni di Castano Primo, Nosate, Vanzaghella, Turbigo e Robecchetto con Induno, rientranti nella provincia di Milano; i comuni Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo Pombia, situati invece, in provincia di Novara.

2.1.2 **Metodologia**

L'analisi è stata sviluppata considerando i seguenti aspetti:

- *sistema insediativo*: in cui vengono individuate le relazioni tra le istanze di sviluppo locale e la presenza dell'aeroporto;
- *sistema infrastrutturale*: in cui viene evidenziato il ruolo di Malpensa nella rete infrastrutturale di accesso all'aeroporto e altri servizi logistici ad essa collegati;

- *sistema ambientale*: in cui sono individuate le invarianti ambientali presenti sul territorio e considerate negli strumenti di pianificazione e le relative modalità di salvaguardia e tutela.

L'analisi è stata condotta concentrandosi sugli aspetti territorialmente e funzionalmente collegati all'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa.

Le modalità di analisi applicate sono state diverse in base ai differenti livelli di pianificazione:

- a livello regionale si sono approfonditi, oltre alle previsioni direttamente riferibili all'infrastruttura oggetto del lavoro, gli indirizzi formulati per la pianificazione di livello subordinato. La scala regionale è stata considerata come il livello strategico di definizione generale delle politiche territoriali, paesaggistiche ed ambientali;
- a livello provinciale si è invece approfondito, a livello conoscitivo, il funzionamento del sistema territoriale che ospita l'aeroporto, analizzando le caratteristiche del territorio nei tre sistemi sopra individuati, per procedere, successivamente, all'analisi delle azioni previste dallo strumento, per lo sviluppo delle risorse territoriali e la tutela di quelle ambientali;
- a livello comunale si è valutata l'interazione del sistema aeroportuale con gli azionamenti e i vincoli definiti dalla pianificazione locale allo scopo di individuare eventuali criticità o possibili sinergie.

Sono stati inoltre considerati gli strumenti di pianificazione del Parco della Valle del Ticino, nel cui territorio ricade il sedime aeroportuale, ed alcuni piani di settore.

L'analisi è stata compiuta mantenendo una stretta relazione con le modalità di descrizione e rappresentazione del territorio contenute nei Piani approvati o adottati, valutando i loro rapporti con il Nuovo Master Plan Aeroportuale ed evidenziandone conformità o eventuali difformità.

Nella *Tabella 2.1.2a* si riporta l'elenco dei documenti analizzati ai tre livelli territoriali.

Tabella 2.1.2a **Elenco dei Documenti Analizzati (Aggiornamento Febbraio 2009)**

Fonte	Piano	Anno
Pianificazione Regionale		
Regione Lombardia	Piano Territoriale d'Area di Malpensa	1999
Regione Lombardia	Programma Regionale di Sviluppo	2008
Regione Lombardia	Piano Territoriale Regionale	2008
Regione Lombardia	Piano Territoriale Regionale, in corso di adeguamento alla <i>L.R.12/05 e s.m.i.</i> , Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Territoriale Regionale	2008
Regione Lombardia	Piano Territoriale Paesistico Regionale	2008
Regione Piemonte	Piano Territoriale Regionale	1997
Regione Piemonte	Piano Territoriale Regionale di Approfondimento dell'Ovest Ticino	1997
Regione Piemonte	Piano Paesaggistico Regionale	2005
Consorzio del Parco Lombardo della Valle del Ticino	PTC Parco Lombardo della Valle del Ticino	2001
Consorzio del Parco Lombardo della Valle del Ticino	VAS dei Programmi di sviluppo del Sistema dei Trasporti	2005
Ente di gestione del parco naturale della Valle del Ticino Piemonte	Piano d'Area del Parco Piemontese della Valle del Ticino	2005
Regione Lombardia – Infrastrutture e Mobilità	Accordo di Programma Quadro di Accessibilità Aeroportuale e Ferroviario a Malpensa 2000	1999
Regione Lombardia – Infrastrutture e Mobilità	Nuovo Protocollo di Intesa sull'Accessibilità di Malpensa	2007
Pianificazione Provinciale		
Provincia di Milano	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	2003
	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, adeguamento alla <i>L.R.12/05 e s.m.i.</i>	2006
Provincia di Novara	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	2004
Provincia di Varese	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	2007
Pianificazione Comunale		
Comune Arsago Seprio	Variante Parziale PRG	2002
Comune Besnate	Piano Regolatore Generale	2003
Comune Cardano al Campo	Piano Regolatore Generale	2003
Comune Casorate Sempione	Piano Regolatore Generale	2001
Comune Castano Primo	Piano Regolatore Generale	1992
Comune Ferno	Piano Regolatore Generale	1998
Comune Gallarate	Piano Regolatore Generale	1991
Comune Golasecca	Piano Regolatore Generale	1988
Comune Lonate Pozzolo	Piano Regolatore Generale	1995
Comune Marano Ticino	Piano Regolatore Generale	2002
Comune Nosate	Piano Regolatore Generale	2000
Comune Oleggio	Piano Regolatore Generale	1992
Comune Pombia	Piano Regolatore Generale (adozione)	2006
Comune Robecchetto con Induno	Piano Regolatore Generale	2001
Comune Samarate	Piano Regolatore Generale	1994
Comune Somma Lombardo	Piano Regolatore Generale	2004
Comune Turbigo	Piano Regolatore Generale	2005
Comune Vanzaghella	Piano Regolatore Generale (approvazione PGT)	2007
Comune Varallo Pombia	Piano Regolatore Generale	2004
Comune Vergiate	Piano Regolatore Generale	2000
Comune Vizzola Ticino	Piano Regolatore Generale	2004

Oltre a questi strumenti sono stati analizzati i seguenti piani di settore:

- il Piano Cave della Provincia di Milano;
- il Piano Cave della Provincia di Varese;
- Il Piano territoriale Regionale d'Area "Ambito Navigli";
- il Piano di Assetto Idrogeologico.

Va rilevato che alcune informazioni contenute nei piani analizzati si riferiscono ai dati disponibili al momento della redazione del presente *Studio*.

2.2 *LIVELLO REGIONALE*

2.2.1 *Piano Territoriale d'Area (PTA) di Malpensa*

Il *Piano Territoriale d'Area (PTA)* di Malpensa, approvato con *LR n. 10 del 12 aprile 1999*, costituisce lo strumento territoriale e socioeconomico di riferimento per la pianificazione dell'area aeroportuale.

Il *PTA*, redatto dalla Provincia di Varese, per delega della Regione Lombardia, in attesa del suo aggiornamento, costituisce attualmente lo strumento più adeguato per analizzare la situazione urbanistico – territoriale relativa all'area interessata dall'aeroporto.

Le indicazioni contenute nel *PTA* di Malpensa costituiscono, ai sensi della *LR 152 del 25 febbraio 1999*, indirizzi e criteri regionali per la predisposizione degli atti di programmazione e pianificazione degli enti territoriali interessati.

In particolare le previsioni relative agli interventi individuati dall'*Allegato A* del *PTA* sono prevalenti sulle disposizioni contrastanti eventualmente contenute:

- nella Variante del *Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino*, come espressamente previsto dalla stessa deliberazione;
- negli strumenti urbanistici comunali vigenti e adottati alla data di entrata in vigore della legge di approvazione del *Piano*.

In base a tali condizioni il *PTA* Malpensa è identificato come strumento di pianificazione e programmazione di riferimento per il presente Nuovo Master Plan Aeroportuale.

Il *PTA* Malpensa è strutturato in tre parti o volumi:

1. *Quadro Analitico Conoscitivo*: costituisce la lettura finalizzata a cogliere gli elementi che si manifestano nel territorio preso in considerazione. Questo

studio è utilizzato come contributo informativo allo scopo di definire il quadro territoriale di riferimento del presente Nuovo Master Plan Aeroportuale;

2. *Scenari di Sviluppo*: in cui il PTA Malpensa individua gli effetti previsti a seguito della realizzazione di Malpensa;
3. *Quadro Progettuale*: contiene le scelte di Piano e i relativi interventi sul territorio, che non sono espressi con zonizzazioni e norme di piano, ma con azioni progettuali che rispondono agli obiettivi prescelti.

Il *Piano*, approvato nel 1999, è stato interessato da una serie di revisioni da parte della Regione Lombardia, che ha attivato le procedure per la verifica ed eventuale integrazione dei contenuti dello stesso.

In tal senso nell'ottobre del 2003 è stato pubblicato sul BURL il bando per la presentazione delle proposte di aggiornamento per raccogliere le sollecitazioni provenienti dalle forze presenti sul territorio, al fine di consentire la costruzione del quadro delle iniziative e delle aspettative emergenti e per impostare la nuova programmazione territoriale per i successivi cinque anni.

Alla chiusura del bando, sono pervenute alla Direzione Generale Territorio e Urbanistica della Regione Lombardia 81 proposte inviate sia da Amministrazione Pubbliche, sia da operatori privati.

La Commissione Tecnica Malpensa, organismo regionale per l'esame delle proposte, durante i primi sei mesi del 2004, ha:

- verificato le proposte pervenute;
- organizzato incontri con i principali Enti ed Organismi che operano sul territorio (ANAS, RFI, FNM, Parco del Ticino, ecc.).

La prima fase istruttoria si è conclusa, nel settembre 2004, con due incontri con le Amministrazioni Comunali ricomprese nel *Piano d'Area* e con le Province di Milano e Varese, per:

- fare il punto sullo stato di avanzamento dei lavori di aggiornamento del *Piano*;
- programmare le iniziative, nell'ottica di stabilire una collaborazione tra gli Enti Territoriali interessati.

Con DGR n. VII/20389 del 27 gennaio 2005 la Regione ha preso atto del documento "Verifica dello Stato di Attuazione del Piano Territoriale d'Area di Malpensa", primo passaggio del processo di aggiornamento dello strumento

pianificatorio. Tale percorso si è concluso con l'approvazione della DGR n. VIII/5125 del 18 luglio 2007, "Piano Territoriale d'Area di Malpensa: Verifica dello Stato di Attuazione ai Sensi della LR n. 10/1999", con la quale la Regione Lombardia definisce l'Area Vasta di Malpensa come una polarità strategica, da un lato, per il livello di relazioni che si stanno sviluppando con le regioni del Centro - Europa, attraverso la realizzazione di importanti infrastrutture (nuovo traforo del Gottardo e traforo del Lotschberg), e dall'altra, per le nuove relazioni che si vengono a configurare nell'area lungo la direttrice Torino - Novara - Milano - Venezia e province dell'asse pedemontano.

L'eventuale formazione di un nuovo *Piano Territoriale d'Area* dovrà tenere conto dei sostanziali mutamenti legislativi e di scenario intervenuti, tra i quali si ricorda:

- l'entrata in vigore della LR n. 12 dell'11 marzo 2005 e s.m.i. "Legge per il Governo del Territorio", che introduce lo strumento del piano territoriale regionale d'area e la valutazione ambientale dei piani. La Legge pone in una nuova luce il concetto di *Piano d'Area*, che diventa lo strumento più adeguato per governare un ambito territoriale complesso;
- la proposta presentata da SEA nell'agosto 2005 con la quale vengono richieste misure di salvaguardia funzionali alla realizzazione di una terza pista;
- l'approvazione, in applicazione di quanto previsto dalla LR 12/05 e s.m.i., degli indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi che indica il PTA Malpensa fra quelli da sottoporre a procedura di VAS.

Alla luce delle indicazioni emerse dall'esame dello stato di attuazione del vigente PTA Malpensa, la Regione ha riconfermato tutti gli interventi prioritari e le indicazioni emerse dalla precedente DGR n. VII/20389 del 2005, proponendo altresì, quale riferimento per la formulazione di un nuovo eventuale processo di pianificazione previsto dalla LR n. 12 dell'11 marzo 2005 e s.m.i., le proposte pervenute a seguito del bando pubblicato sul BURL del 2003.

Di seguito si riportano i contenuti del *Piano Territoriale d'Area* (PTA) di Malpensa, così come aggiornato dalla DGR n. VIII/5125 del 18 luglio 2007, con alcune annotazioni sullo stato di attuazione delle previsioni formulate nel 1999.

2.2.1.1 *Analisi del Piano Territoriale d'Area Malpensa*

Malpensa e il Quadro Regionale di Riferimento

L'Ambito Territoriale

La delega della Regione alla Provincia di Varese, per la redazione del *PTA* Malpensa fa esplicito riferimento ai sette comuni interessati dal sedime aeroportuale (Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino), agli altri due comuni partecipanti al *Consorzio Urbanistico Volontario* (CUV), Golasecca e Arsago Seprio, e ai comuni di Busto Arsizio e Gallarate; tuttavia la natura di uno scalo intercontinentale con funzioni di *hub* estende l'ampiezza delle proprie relazioni oltre questi limiti territoriali.

L'analisi del *PTA* Malpensa è dunque sviluppata secondo due ambiti di valutazione: uno, allargato e interregionale, per l'analisi delle relazioni ad ampio raggio, e uno, ristretto, relativo al territorio degli 11 comuni, riferito alla dimensione locale.

Struttura Territoriale e Gerarchia Urbana

Il *PTA* Malpensa individua i seguenti sistemi urbani che attivano relazioni, esistenti e probabili, con lo scalo di Malpensa:

- *l'area Malpensa*, di difficile identificazione urbanistica, è definita convenzionalmente dalla delega regionale;
- *l'area del Sempione*, rappresenta il sistema urbano di riferimento di Malpensa. La direttrice storica del Sempione si è consolidata nel tempo con l'affiancamento della ferrovia e poi dell'autostrada. Nella conurbazione si saldano i tre poli storici di Gallarate, Busto Arsizio e Legnano, oltre a Castellanza e Somma Lombardo, ciascuno dotato della propria offerta di funzioni qualificate. Quest'area è asse di confluenza di altri bacini, quali la valle dell'Olona, il Varesotto, il lago Maggiore e l'Ossola, che hanno come riferimento Milano, e costituisce l'asse di transito verso la Svizzera e l'Europa;
- *l'area milanese*, rappresenta, per le precedenti aree, il terminale e il passaggio obbligato per la gran parte dei rapporti con l'esterno. Il potenziamento di Malpensa può innescare un positivo controbilanciamento per tali aree nei rapporti con Milano. Tuttavia lo stato di congestione urbanistica sta facendo emergere interessi verso aree con maglia insediativa più lasca, come il Magentino e il Castanese, che manifestano buoni ritmi di crescita demografici e relativa autonomia nella traiettoria di sviluppo;

- *la fascia pedemontana intermedia*, la Brianza, comprende il territorio posto tra l'area metropolitana milanese e l'area prealpina dei laghi (Varese, Como, Lecco), che si spinge, con le sue relazioni, da un lato verso Bergamo e Brescia, dall'altro verso il Novarese. L'importanza del ruolo di quest'area è dato dalla quantità di traffico che caratterizza le vie di comunicazione trasversali, che, peraltro, versano in uno stato di sofferenza per l'esiguità dei collegamenti. Da questo punto di vista, la ferrovia Malpensa-Saronno-Milano è un contributo al miglioramento delle relazioni interne di questo territorio. I punti di forza della fascia pedemontana intermedia sono dati da una sequenza di poli urbani di media o medio-piccola dimensione che hanno le maggiori emergenze in Monza, Seregno, Saronno e Novara;
- *aree e poli esterni* interessati da rapporti in via di consolidamento con Malpensa. Si tratta di Varese, il Canton Ticino, Como, Novara e il lago Maggiore, tutti influenzati dalle ricadute sul sistema economico e turistico – ricettivo, conseguente alla presenza dello scalo intercontinentale.

L'Accessibilità all'Aeroporto e l'Integrazione con le Grandi Reti di Mobilità
Gli interventi infrastrutturali di potenziamento dell'accessibilità all'aeroporto rappresentano, per il PTA, anche un'importante occasione di miglioramento delle relazioni di mobilità nel territorio in cui è inserito.

Il PTA, pertanto, indica le opere previste relative al miglioramento dell'accessibilità dell'aeroporto. Gli interventi realizzati fino al 2004 sono stati indicati dalla DGR n. 5125 del 18 luglio 2007, avente come oggetto "Piano Territoriale d'Area di Malpensa: Verifica dello Stato di Attuazione ai sensi della LR 10/99". Di seguito sono presentati i progetti ivi indicati ed il loro stato di attuazione a luglio 2008.

- *Ampliamento dell'autostrada A8 (Milano - Gallarate)*: è conclusa la costruzione della quarta corsia tra Milano e Lainate, della terza da Lainate a Gallarate, e dello svincolo di Busto Arsizio con la SS 336 di accesso allo scalo di Malpensa;
- *Raccordo Malpensa A4 (Malpensa ovest SS 527, A4 Boffalora, SS 11 Magenta)*: l'opera è stata realizzata;
- *Variante alla SS 33 Rho – Gallarate*: il progetto è inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche redatto dall'ANAS. L'opera è inserita tra gli interventi di medio periodo, con realizzazione nel 2012;
- *Nuova SS 341 da Gallarate (SS 336) a Vanzaghella (intersezione con raccordo Malpensa A4) e bretella di Gallarate (A8 – SS 336)*: il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con *delibera n. 114 del 29 marzo 2006*, finalizzato a collegare l'aeroporto di Malpensa con l'area nord di Milano e il basso

varesotto, nonché le aree centrali ed orientali della Lombardia, tramite il sistema viabilistico pedemontano. La realizzazione dell'opera è prevista entro il 2012;

- *Tangenziale nord di Somma Lombardo, dalla Besnate Malpensa alla SS 33 (confine con Vergiate):* il progetto è stato variato rispetto alla proposta iniziale dell'Amministrazione Comunale che aveva già ottenuto parere favorevole da parte della Commissione Tecnica Regionale. L'iter di approvazione dovrà essere ripetuto per la nuova variante, soggetta a verifica per l'esclusione da VIA. L'opera è inserita tra gli interventi di lungo periodo, con realizzazione nel 2015;
- *Da Besnate (A8 – A26) a Malpensa (SS 236 svincolo di Case Nuove):* opera attualmente soggetta a verifica per l'esclusione da VIA;
- *Variante alla SP 40 (dalla SP 14, alla via Aspesi in Samarate, fino alla nuova SS 341):* il progetto non è stato ancora realizzato, ma è stato completato il progetto definitivo. Con atto identificativo n. 1079 del 6 giugno 2005 è stata ottenuta l'esclusione da VIA. Il progetto è all'esame della Conferenza di Servizi;
- *Variante alla SP 28 (dalla SS 336 alla vecchia SP 28 in comune di Samarate):* il progetto è stato approvato e finanziato dalla Regione e dalla Commissione Tecnica. È stato escluso dalla procedura di VIA a seguito verifica effettuata nel 2005; il progetto esecutivo è in corso di predisposizione;
- *Tangenziale Ovest di Gallarate da Besnate (A8 – A26) a Cardano al Campo (svincolo SS 336):* il livello di progettazione è relativo allo studio di fattibilità. L'opera è soggetta a verifica per l'esclusione da VIA;
- *SP 19 da Legnano a Gorla Minore:* realizzata;
- *Potenziamento polo stazione Ferno – Lonate Pozzolo:* la stazione è stata realizzata, ma non aperta all'esercizio. I comuni hanno riproposto l'intervento nel Piano d'Area aggiungendo parcheggio ed attività direzionali.

Accordo di Programma Quadro Relativo all'Accessibilità dell'Aeroporto di Malpensa

L' "Accordo di Programma Quadro per la Realizzazione di un Sistema Integrato di Accessibilità Ferroviaria e Stradale all'Aeroporto di Malpensa 2000", sottoscritto nel marzo 1999, comprende il programma degli interventi ferroviari e stradali la cui realizzazione garantirà la piena operatività dell'aeroporto di Malpensa.

In data 26 marzo 2007 è stato firmato il nuovo protocollo di intesa sull'accessibilità di Malpensa, che racchiude le opere che verranno realizzate in tre fasi temporali entro il 2009, 2010 e 2015.

Nel breve periodo, vale a dire entro il 2009, tra gli interventi messi in programma si ricorda il collegamento Malpensa SS 527-A4 (Boffalora) – SS 11 (oramai in servizio).

È previsto anche il raddoppio e l'interramento della tratta di Castellanza della linea delle Ferrovie Nord Saronno – Novara – Malpensa.

Entro il 2012, per quanto riguarda l'accessibilità a Malpensa, verrà realizzato il collegamento tra la SS 11, a Magenta, e la tangenziale Ovest di Milano. Sarà, quindi, terminato il collegamento stradale della SS 341 tra Samarate e il confine con la Provincia di Novara, tratto compreso tra la bretella di Gallarate e la SS 527. Per quanto riguarda le ferrovie, nel medio periodo, è in programma il triplicamento della tratta Rho – Gallarate e il raccordo "Y" di collegamento della linea RFI direzione Gallarate con la linea delle Ferrovie Nord Saronno – Malpensa, direzione aeroporto.

L'Accordo, stipulato nel 2007, riprende ed aggiorna gli atti sottoscritti nel 1999.

Dal momento della sottoscrizione dell'accordo ad oggi numerosi obiettivi sono stati raggiunti, anche se permangono diversi elementi di criticità, tra cui un non perfetto collegamento con il complesso aeroportuale di Malpensa.

Malpensa e il Quadro Locale - Intercomunale

In questo punto del PTA vengono affrontati gli aspetti che caratterizzano il sistema locale interessato dall'infrastruttura aeroportuale.

In particolare sono affrontati i temi relativi a:

- territorio urbano;
- territorio extraurbano: ambiente, paesaggio e parchi;
- rete della mobilità;
- servitù e vincoli aeroportuali.

Il Territorio Urbano

Gli elementi che maggiormente caratterizzano il sistema insediativo dell'area di Malpensa sono:

- la presenza di una polarità diffusa di tipo tradizionale;

- l'esistenza di qualificati centri di servizio alle persone (uffici giudiziari, istituti di credito, centri culturali, ospedali e scuole superiori, centri per lo sport e il tempo libero);
- le presenze storico-ambientali (borghi di Vizzola Ticino, Tornavento, Arsago, castello di Somma Lombardo, rocca di Crenna - Gallarate, chiesa di Arsago);
- uno sviluppo residenziale, soprattutto nei comuni più piccoli, che ha privilegiato basse densità ed edifici mono familiari;
- l'esistenza di un tessuto produttivo robusto e articolato che, oltre a sedi industriali storiche, vede la presenza di aree industriali - artigianali in tutti i comuni dell'area.

Il Territorio Extraurbano: Ambiente, Paesaggio e Parchi

L'aeroporto di Malpensa è situato su un terrazzo di origine fluvio – glaciale appartenente all'ambito paesistico dell'"Alta Pianura Asciutta", confinante ad est con la valle fluviale del Ticino e, a nord, con le prime propaggini moreniche del sistema collinare. La tutela dell'ambiente e del paesaggio circostante l'aeroporto è affidata al Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino entro il quale il sedime aeroportuale è interamente compreso.

Il lato orientale dell'area di Malpensa è contiguo alla massiccia conurbazione della statale del Sempione. Attorno a questa direttrice si sono attestati i comuni minori della fascia della "Pianura Asciutta" (Lonate Pozzolo, Ferno, Samarate), dove le condizioni dei terreni ed un'agricoltura di scarsa rilevanza produttiva hanno reso più facile e conveniente il consumo di suolo rispetto all'area collinare.

Il Parco Lombardo della Valle del Ticino ha approvato, nell'agosto del 2001, la *Variante generale al Piano Territoriale di Coordinamento* che adegua il PTC vigente alle nuove norme statali e regionali sui parchi.

Il Parco del Ticino è inoltre dotato di *Piano di Settore dei Boschi* (approvato con DCR del 20 marzo 1990). Entrambi gli strumenti sono trattati in seguito.

Al Parco appartengono dieci degli undici Comuni coinvolti dal PTA Malpensa, ad esclusione di Busto Arsizio.

Il PTC del Parco pone il limite di Parco Naturale lungo il lato occidentale dell'aeroporto. Le riserve perifluviali e le loro aree di rispetto sono concentrate all'interno della valle del fiume, a partire dai canali Villoresi e Industriale che scorrono lungo la scarpata principale.

Le zone di interesse paesistico del Parco non sono a diretto contatto con l'aeroporto. In quest'area l'espansione dei centri urbani è avvenuta con forti

consumi di suolo, sia per la tipologia residenziale estensiva, sia per piccoli e medi impianti industriali e, lungo le grandi strade di comunicazione, per grandi centri commerciali e terziari.

I gravi fenomeni di dissesto idrogeologico provocati dalle conurbazioni lungo i corsi dell'Arno, del Rile e del Tenore, si manifestano con esondazioni incontrollate soprattutto nell'alta pianura e sono oggetto di interventi finanziati dalla Regione Lombardia.

Sul lato sud-orientale vi è la vicinanza degli abitati di Lonate Pozzolo, Ferno e Cascina Costa di Samarate, posti su un terrazzamento rilevato rispetto a quello di Malpensa; il PTA, per tali territori, suggerisce la conservazione ed il potenziamento delle superfici boscate che ne sottolineano la scarpata, oggi in condizioni precarie.

Servitù e Vincoli Aeroportuali

I vincoli all'edificazione nell'intorno di un aeroporto sono disciplinati dal Codice della Navigazione così come recentemente modificato dai *Decreti Legislativi 96/2005 e 151/2006*, che rimandano all'*Allegato 14 dell'International Civil Aviation Organization (ICAO)* per l'individuazione di detti vincoli, ed al *Regolamento ENAC* per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.

L'*Allegato 14 dell'ICAO* ed il *Regolamento ENAC* definiscono lo spazio circostante uno scalo aeroportuale mediante il tracciamento di alcune superfici teoriche, che costituiscono i limiti delle servitù imponibili agli effetti della posizione ed altezza degli ostacoli naturali ed artificiali, ed hanno lo scopo di garantire gli standard di sicurezza del volo.

Occorre però specificare che tali "servitù" si limitano ad impedire che le costruzioni o gli ostacoli superino determinati livelli di altezza, ma non vi è alcun riferimento sulla tipologia d'uso del suolo possibile.

Le superfici teoriche, dette anche "superfici limite", sono di quattro tipi:

- superficie conica (*CS – Conical Surface*), definita come quell'area con origine sul limite periferico della superficie orizzontale interna (*IHS - Inner Horizontal Surface*) e con pendenza verso l'alto e verso l'esterno; rappresenta il livello al di sopra del quale devono essere presi provvedimenti per limitare nuovi ostacoli e rimuovere o segnalare quelli esistenti al fine di permettere operazioni di volo a vista in sicurezza nello spazio aereo in prossimità dell'aeroporto. Di norma la pendenza della CS rispetto a un piano orizzontale è del 5%;
- superficie di salita al decollo (*TOCS – Take off Climb Surface*) definita per ogni direzione di decollo, come un piano inclinato con origine oltre la fine della pista o alla fine della *clearway* quando presente;

- superficie di avvicinamento (*AS – Approach Surface*), definito, per ogni direzione di atterraggio, come quel piano inclinato, o una combinazione di piani, che terminano 60 o 30 m prima della soglia di pista;
- superficie di transizione (*Transitional Surface – TS*), definita come quell'area che si sviluppa dal bordo laterale della strip e da parte del bordo laterale dell'AS, con pendenza verso l'alto e verso l'esterno, fino all'IHS. Rappresenta il livello al di sopra del quale devono essere presi provvedimenti per limitare nuovi ostacoli e rimuovere o segnalare quelli esistenti al fine di permettere operazioni di volo a vista in sicurezza nello spazio aereo in prossimità dell'aeroporto.

2.2.1.2 *Il PTA e gli Scenari di Sviluppo di Malpensa*

Per l'analisi degli scenari di sviluppo il PTA faceva riferimento ad uno studio effettuato nel dicembre del 1995 dall'Università Bocconi, in collaborazione con l'Università LIUC ed il gruppo CLAS, dal titolo "*Gli Effetti Economici dello Sviluppo dell'Aeroporto di Malpensa*".

Il presente *Paragrafo* riporta le conclusioni di detto documento a confronto con la ricerca intermedia dell'Università LIUC, dal titolo "*Malpensa come opportunità: Accessibilità aerea e sviluppo regionale*", del novembre del 2004, e l'analisi effettuata dal gruppo CLAS relativa alla "*Valutazione dell'impatto socioeconomico dello sviluppo di Malpensa*", del novembre 2009 (vedi *Allegato 2A*). Di quest'ultimo studio sono riportate anche le considerazioni conclusive.

Analisi degli Effetti Socio Economici dell'Aeroporto di Malpensa

La ricerca Bocconi, LIUC e CLAS del 1995 stimava l'impatto economico del sistema aeroportuale milanese in 7.200 miliardi (valore della produzione in lire 1993), con circa 50.000 addetti.

Nel medio termine (2005 circa), la produzione sarebbe stata destinata a raggiungere un valore pari a circa 14.000 miliardi di euro, mentre l'occupazione complessivamente attivata era pari a 95.000 unità.

L'analisi dei parametri macroeconomici effettuata dalla ricerca LIUC del novembre 2004, sembra non individuare un chiaro effetto propulsivo del sistema aeroportuale di Malpensa. Viene invece evidenziato un "*effetto cantiere*", nel periodo antecedente allo sviluppo dell'aeroporto, ridimensionatosi nei periodi immediatamente successivi.

Risulta altresì arduo isolare perfettamente l'impatto generato dall'insediamento dell'infrastruttura aeroportuale, dall'effetto negativo causato dal periodo di recessione che riguarda l'area geografica di riferimento e, più in generale, l'Italia, con particolare riferimento ai comparti economici

più tradizionali. Tale fenomeno recessivo ha avuto, tra l'altro, un impatto piuttosto significativo sul territorio di Malpensa, storicamente legato al settore manifatturiero e tessile in particolare.

Da ciò si può derivare, quindi, che un impatto positivo generato dalla presenza dell'aeroporto è identificabile con l'assorbimento di parte degli effetti negativi comportati dal suddetto fenomeno recessivo, per il tramite di alcuni settori particolarmente performanti del comparto dei servizi e indotti proprio dallo sviluppo di Malpensa, quale ad esempio quello dei trasporti e della logistica.

Nella prospettiva futura, secondo quanto riportato nella valutazione effettuata dal Gruppo Clas nel 2009 (*Allegato 2A*), per lo scenario al 2015 (medio periodo), l'attivazione complessiva in termini di produzione e di addetti, generati dall'operatività di Malpensa in termini diretti, indiretti ed indotti, si dovrebbe attestare attorno a circa 16 miliardi di euro e 172-173.000 addetti.

Per quanto concerne il lungo periodo, il rapporto di CLAS (anno 2009), al 2030, stima un valore della produzione pari a circa 30 miliardi di euro ed un numero di addetti pari a 314.000.

L'Attivazione Occupazionale per Componenti

Le conclusioni dello studio proposte nel documento "*Gli Effetti Economici dello Sviluppo dell'Aeroporto di Malpensa*", del dicembre 1995, sottolineavano quale effetto positivo sul medio e lungo periodo, avrebbe portato l'ampliamento dell'Aeroporto di Malpensa con riferimento all'aumento del volume occupazionale. In questo quadro, tutte le componenti dell'attivazione risultavano in forte crescita. L'occupazione attivata *on airport* sarebbe dovuta raddoppiare nel lungo periodo (raggiungendo i 18.000 addetti circa), mentre l'occupazione *off airport* e quella indiretta sarebbe dovuta addirittura triplicare (raggiungendo i 51.000 addetti circa, la prima, e i 23.000 circa la seconda); l'attivazione indotta, invece, si sarebbe dovuta attestare sulle 47.000 unità.

Dall'analisi effettuate nel 2004 sul tasso di occupazione (periodo di riferimento: 1998-2003) si evidenzia, per le province di Varese e Milano un trend positivo sostanzialmente costante, mentre Novara, dopo un triennio altalenante, è tornata nel 2002 a livelli occupazionali del 1999.

Il rapporto CLAS del 2009 (*Allegato 2A*), calcola l'impatto socio economico direttamente generato dalle attività *on airport* di Malpensa, per lo scenario intermedio (2015), pari a 17.652 addetti e un valore della produzione pari a 2.326.349.902 euro. Nel lungo periodo (2030) il numero degli addetti stimato passerà a 35.531, mentre il valore della produzione si attesterà attorno ai 4.720.289.565 euro.

L'impatto diretto totale *off site* è stimato, per quanto riguarda il breve periodo, pari a 73.436 addetti, per un fatturato direttamente generato da Malpensa di 3.465.082.270 euro. Per il lungo periodo, il rapporto stima un incremento di addetti e di fatturato rispettivamente pari a 128.834 e 6.078.982.719 euro.

L'Attivazione Occupazionale per Settori Economici

Il documento "Gli Effetti Economici dello Sviluppo dell'Aeroporto di Malpensa", del dicembre 1995, rimarcava come gran parte dell'attivazione occupazionale messa in moto da Malpensa avrebbe riguardato il settore dei servizi, che complessivamente copriva circa l'85% degli addetti attivati, mentre l'industria avrebbe coperto la rimanente. Questo dato pareva sostanzialmente riprodursi anche sul medio e lungo periodo.

L'analisi dei dati, disaggregati per settore relativi alle imprese, contenuta nello studio LIUC 2004, evidenzia che il sistema imprenditoriale rimane, nella sua generalità, ad oggi ancorato alle piccole dimensioni, ancora lontano da uno sviluppo a livello internazionale.

2.2.1.3 *Il Quadro Progettuale del PTA Malpensa*

Il PTA Malpensa non risponde a una logica di zonizzazione corredata da una normativa di attuazione, ma si esprime sia per azioni progettuali, sia per aree tematiche.

Innestatosi su un territorio caratterizzato da un ricco apparato pianificatorio e da molteplici proposte progettuali, il PTA Malpensa si pone come strumento di finalizzazione del processo di pianificazione in atto verso una proposta che tenga conto della presenza e degli effetti dell'aeroporto.

Aree Tematiche d'Intervento

Il PTA Malpensa prende in esame quattro grandi aree tematiche:

- la mobilità;
- l'ambiente;
- lo sviluppo economico e urbano;
- l'impatto aeroportuale.

Potenziamento del Sistema della Mobilità

Il potenziamento del sistema della mobilità riguarda le grandi vie di accesso all'aeroporto, ma anche la rete più complessiva che costituisce il supporto al sistema urbano dell'area Malpensa.

Gli obiettivi specifici del *PTA* Malpensa sono:

- contribuire alla soluzione dei problemi ancora aperti (tracciati, interconnessioni locali, compatibilità ambientale) dei grandi assi di collegamento all'aeroporto;
- potenziare e riqualificare il sistema dei collegamenti locali, per evitare che il traffico indotto da Malpensa determini un peggioramento delle condizioni attuali di mobilità già fortemente critiche;
- creare le condizioni affinché gli interventi sul sistema della mobilità possano giungere a realizzazione in tempi certi;
- individuare uno schema di assetto stradale che non comprometta le aree libere, mantenendo i tracciati in vicinanza alle aree urbanizzate.

Assetto di Rete Stradale Previsto

Per quanto riguarda lo schema della grande viabilità stradale il *PTA* Malpensa prevede:

- di rinunciare alla realizzazione della bretella di Besnate, i cui costi ambientali sono stati valutati eccessivi;
- di realizzare in alternativa la bretella di Gallarate, che interessa un breve tratto di soli 1.800 m senza particolari problemi ambientali e permette un miglioramento delle percorrenze tra Varese e Malpensa. L'opera è inserita tra gli interventi a breve periodo, con realizzazione nel 2012;
- l'ottimizzazione del tracciato del collegamento Malpensa autostrada A4 (Boffalora Magenta), per perseguire un minor impatto ambientale.

Assetto di Rete Ferroviaria Previsto

L'assetto generale del trasporto ferroviario è caratterizzato dall'importanza per il sistema urbano dell'area di disporre di due linee del Servizio Ferroviario Regionale: il collegamento Milano-Malpensa, integrato dal collegamento su Novara, e la linea Milano Gallarate, la quale svolge anche la funzione di linea internazionale (Sempione).

Il problema è che queste due linee non sono tra di loro interconnesse o potranno esserlo solo in tempi molto lunghi, stante l'incertezza sull'ipotesi di chiudere l'anello ferroviario da Malpensa a Gallarate.

Come soluzione fattibile in tempi brevi, il *Piano* propone di realizzare una linea di forza del trasporto pubblico che garantisca il collegamento tra i due terminal di Malpensa e tra questi e la stazione di Gallarate.

Tutela e Valorizzazione Ambientale e Paesistica

Gli obiettivi specifici del *PTA Malpensa* sul settore ambientale sono:

- assumere Malpensa non come evento penalizzante per l'ambiente ma come primo attore di una collaborazione con gli enti locali per l'ottimizzazione delle condizioni ambientali;
- passare dalla logica di riparazione-mitigazione degli impatti sull'ambiente, a quella della compensazione e ricostruzione dell'ambiente stesso;
- perseguire la sicurezza e la salubrità del territorio, con particolare riferimento alle condizioni di vulnerabilità idraulica dell'area;
- individuare e tutelare le aree periurbane ai margini dei sistemi urbanizzati non inserite in parchi;
- creare un sistema coerente e integrato di parchi (regionali e locali), in condizioni di continuità e complementarità;
- perseguire la valorizzazione delle presenze urbane delle testimonianze architettoniche edilizie che possono contribuire ad una maggiore connotazione del contesto ambientale e rappresentare in esso luoghi di organizzazione per gli utenti dei parchi.

Tra gli interventi prioritari di definitiva attuazione il *PTA Malpensa* individua:

- la salvaguardia idraulica del bacino del torrente Arno, Rile e Tenore ed il risanamento delle aree di spagliamento del torrente Arno;
- interventi di mitigazione e compensazione ambientale per le opere infrastrutturali (IV lotto SS 336, interventi di riforestazione su aree pubbliche, su aree SEA, lungo il torrente Arno). Sono stati realizzati sulla base di convenzioni fra Regione, Parco del Ticino ed ERSAF, in vari ambiti territoriali del Piano d'Area. Sono stati effettuati interventi di riforestazione, riqualificazione ambientale, realizzate numerose piste ciclabili;
- l'attuazione del *Piano del Verde* redatto dall'Azienda Regionale delle Foreste per SEA e da essa finanziato. Lo studio individua le sistemazioni dirette attorno all'area aeroportuale e interventi volti a creare corridoi di verde tra il terrazzi di Malpensa, la valle del torrente Arno e i boschi della pianura asciutta di Samarate. Sono state realizzate solo le opere previste all'interno del sedime aeroportuale. La Regione Lombardia ha finanziato, ai sensi dell'*art.1 della LR 10/99* la progettazione di una fascia verde ACAMM a Busto Arsizio e Parco sud – est a Ferno.

Promozione dello Sviluppo Economico Urbano

Gli obiettivi che il PTA Malpensa individua nella promozione dello sviluppo economico urbano sono suddivisi in base ai seguenti settori:

- residenza e politica della casa;
- settore economico e produttivo;
- settore terziario;
- settore delle merci e della logistica;
- settore turistico ricettivo e congressuale.

Considerando gli interventi prioritari di individuazione preliminare, si riscontrano le seguenti attuazioni:

- *Polo urbano integrato - Busto Arsizio*: si è concluso l'iter di approvazione della variante urbanistica. Nel dicembre 2003 la GR ha approvato il programma attuativo che prevede 10 anni per la realizzazione dell'intervento;
- *Polo fieristico di Busto Arsizio*: l'opera è stata completata e si sviluppa su una superficie di 75.000 m², dei quali oltre 20.000 coperti;
- *Business park – Gallarate* (il progetto, per non creare confusione con l'altro Business Park esistente, quello di Vizzola Ticino, ha cambiato denominazione in Sky City): l'intervento non è stato ancora realizzato. È stata elaborata dall'amministrazione comunale la variante urbanistica di adeguamento alle previsioni del Piano d'Area, su cui la commissione tecnica ha espresso in data 12/11/2003 parere favorevole, segnalando, tuttavia, alcune condizioni da ottemperare in fase attuativa. La Variante Urbanistica relativa a tale opera è stata adottata con DCC n. 14 del 25 febbraio 2008 e successivamente approvata con DCC n. 83 del 24 novembre 2008, pubblicata il 15 dicembre 2008.
- *Polo museale stabilimento Caproni – Ferno, Somma Lombardo, Vizzola Ticino*: l'intervento non è stato ancora completato. Con DGR n. 5139 dell'11 maggio 2006 la regione Lombardia ha approvato l'ApQ relativo alla predisposizione del museo dell'Aeronautica, che in parte è già attivo e sarà completato entro il 2011;
- *Trade Center di Vizzola Ticino*: si sono concluse le procedure della variante urbanistica ed è stato approvato, in Conferenza dei Servizi, il PII. Nel novembre del 2003 la GR ha approvato le determinazioni della Conferenza dei Servizi. I lavori sono iniziati nella primavera del 2006 e sono ancora in corso d'opera; ad oggi è stato ultimato uno degli otto edifici previsti.

- *Zona industriale di Somma Lombardo*: l'Amministrazione Comunale ha predisposto un PIP, approvato in Conferenza dei Servizi e conseguente deliberazione di GR nel maggio 2000. A seguito di bando sono state assegnate le aree che completano il piano e sono in fase di realizzazione gli interventi con destinazione artigianale, industriale e a servizi e le opere di urbanizzazione connesse.

Contenimento dell'Impatto dell'Esercizio Aeroportuale

Gli obiettivi specifici del PTA Malpensa per il contenimento dell'impatto dell'esercizio aeroportuale sono:

- l'integrazione fra l'aeroporto, con le nuove infrastrutture connesse, e il contesto ecologico, naturalistico e territoriale in cui si collocano, per ottenere il maggiore livello di compatibilità ambientale;
- la concertazione e collaborazione continua tra tutti gli Enti territorialmente interessati dagli impatti indotti dall'aeroporto, per definire gli interventi di mitigazione degli effetti dell'esercizio aeroportuale;
- la creazione di una struttura per l'acquisizione dei dati dei parametri ambientali raccordando il sistema di monitoraggio ambientale.

Le Attività e gli Interventi di Mitigazione degli Impatti

Il PTA Malpensa individua la necessità di dare attuazione a:

- la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da aerei civili e attuare relative attività di monitoraggio;
- il sanzionamento in caso di superamento dei valori limite di emissione acustica;
- adeguamento dei Regolamenti di Igiene Locali e adozione da parte dei comuni della classificazione acustica; (*articolo 6 legge 447/95*);
- predisposizione dei piani di risanamento acustico comunali.

2.2.1.4 *Modifiche agli Scenari di Base dei Piani*

Gli scenari di sviluppo previsti nel PTA Malpensa e in altri studi effettuati per valutare l'impatto ambientale e socio economico, quali lo stesso Studio di Impatto Ambientale redatto nel 1987 e lo studio Bocconi, LUIS, CLAS del 1995, risultano superati allo stato attuale dalla crescita della domanda di mobilità aerea che è intervenuta a partire dagli anni '90.

Nuove indicazioni relativamente agli scenari futuri, in termini di sviluppo socio economico ed in termini di flussi di traffico, sono riportate nella

“Valutazione dell’impatto socioeconomico dello sviluppo di Malpensa”, del novembre 2009, redatta dal Gruppo CLAS.

2.2.1.5 **Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale**

I risultati emersi dallo Studio CLAS evidenziano quindi come Malpensa sia destinato a incrementare nei prossimi anni il proprio traffico (fino ad oltre 49 milioni di passeggeri nel 2030), mentre Linate è previsto fermarsi alla propria “soglia limite” di circa 10 milioni.

La situazione contingente avrà effetti temporanei non influenti nel lungo periodo.

Per quanto riguarda il numero di movimenti di aeromobili, lo Studio evidenzia che nel 2030 si raggiungeranno a Malpensa circa 421.000 movimenti/anno, stimando una progressiva crescita nel tempo del rapporto passeggeri/movimento conseguente al prevedibile aumento della capacità media (in termini di posti offerti) dei velivoli operanti a Malpensa e del fattore di carico medio (*load factor*).

Le indicazioni sopra riportate riguardanti l’evoluzione della capacità media dei velivoli e del load factor medio non considerano il traffico *low-cost* per il quale, tali parametri si sono mantenuti costanti per tutto il periodo di analisi.

Per quanto riguarda il trasporto merci, lo studio ha evidenziato un tasso medio annuo di crescita (per gli anni 2016-2030) della componente cargo pari al 7,8% per il traffico extraeuropeo e pari al 4,7% per quello europeo, che porterebbe al 2030 al raggiungimento di circa 1,3 milioni di tonnellate/anno.

L’ipotesi progettuale oggetto del presente studio pertanto risponde a tale esigenza. Per maggiori dettagli si rimanda all’analisi effettuata al *Paragrafo 3.1*, nella quale è descritto accuratamente il processo che ha portato all’individuazione della soluzione progettuale.

2.2.2 **Piano Regolatore Generale Aeroportuale di Malpensa, Vigente**

L’aeroporto di Malpensa è stato classificato come “polo” intercontinentale, con ruolo di scambio per l’intera rete del Nord – Italia, già nel Piano Generale dei Trasporti approvato con *DPCM del 10 aprile 1986*. In particolare, con il *DM dei Trasporti e della Navigazione n. 903 del 1987*, venne approvato, d’intesa con gli enti territoriali, il PRGA del nuovo aeroporto di “*Malpensa 2000*”, presentato da SEA nel 1985, in attuazione della *Legge n. 449 del 22 agosto 1985* che, oltre a configurare un “*Nuovo Master Plan Aeroportuale*” nei termini previsti dal Manuale ICAO, tracciava in modo chiaro il disegno urbanistico complessivo dell’aeroporto, definendone le singole opere.

Il *Piano Regolatore Aeroportuale*, vigente pur in assenza di specifica normativa di riferimento, venne sottoposto nel 1987 a *Studio di Impatto Ambientale* secondo le Direttive europee, la cui valutazione venne effettuata dalla Regione Lombardia; tiene conto non solo delle nuove strutture, in parte già realizzate, ma anche del nucleo originario del complesso aeroportuale, detto Malpensa nord, posizionato a Nord, tra la P1 e la P2, comprendente area passeggeri, servizio e TWR.

Il progetto previsto dal PRGA contemplava un'aerostazione di tipo "lineare con satelliti di testa", per un totale di cinque satelliti dei quali i primi tre da realizzare nella prima fase.

Questa infrastruttura dagli anni della sua entrata in funzione è stata realizzata per gestire soprattutto il traffico intercontinentale, passeggeri e Cargo, e quello charter, cioè le due tipologie di traffico non gestite dall'aeroporto di Milano Linate, che sino all'apertura della nuova Malpensa ha gestito traffico nazionale ed internazionale, in particolare europeo.

Nel *Paragrafo 3.1* si riporta una descrizione dettagliata dell'aeroporto, mentre nella *Figura 2.2.2a* si riporta l'azonamento stabilito dal PRGA, che prevede la realizzazione delle seguenti opere prioritarie e opere complementari:

- Opere prioritarie (P):
 - Infrastrutture di Volo, Piste e Raccordi;
 - Piazzale aeromobili;
 - Adeguamento sistemi di assistenza al volo;
 - Alimentazioni elettriche e sistemi centralizzati di piazzale;
 - Aerostazione passeggeri;
 - Aerostazione Merci;
 - Viabilità;
 - Impianto Idrico e fognature;
 - Deviazioni e allacciamenti;
 - Parcheggi a raso;
 - Centrale tecnologica;
 - Stazione ferroviaria FNM e raccordo;
 - Punti di fuoco;
 - Direzione Generale Aviazione Civile;
 - Camere di decompressione;
 - Deposito Carburante + Stazione di pompaggio;
 - TWR e nucleo tecnico.

- Opere complementari (C) :
 - Caserma Vigili del Fuoco;
 - Direzione Generale della SEA ed edifici di supporto all'attività di gestione;
 - Cucina centralizzata e mensa;
 - Catering;
 - Hotel;

- Centro commerciale;
- Parcheggio multipiano;
- Adeguamento Malpensa nord;
- Palazzina per spedizionieri;
- Poste;
- Animali vivi;
- Colli Espressi;
- Eliporto;
- Foresteria;
- Area mezzi di soccorso;
- Museo aeronautico;
- Zona tecnica;
- Inceneritore;

Delle sopraelencate opere ad oggi sono già realizzate le seguenti opere:

- Infrastrutture di Volo, Piste e Raccordi (P);
- Piazzale aeromobili (P);
- Adeguamento sistemi di assistenza al volo (P);
- Alimentazioni elettriche e sistemi centralizzati di piazzale (P);
- Aerostazione passeggeri 2/3 (P);
- Viabilità (P);
- Impianto Idrico e fognature (P);
- Deviazioni e allacciamenti (P);
- Parcheggi a raso (P);
- Centrale tecnologica (P);
- Stazione ferroviaria FNM e raccordo (P);
- Punti di fuoco (P);
- Deposito Carburante + Stazione di pompaggio(P);
- TWR e nucleo tecnico (P);
- Palazzina ENAC (P);
- Caserma Vigili del Fuoco (C);
- Catering (C);
- Parcheggio multipiano (C);
- Adeguamento Malpensa nord (C);
- Nuova isola ecologica.

Sono in corso di realizzazione le seguenti ulteriori opere:

- ampliamento dei piazzali aeromobili (cargo);
- nuovo parcheggio auto;
- completamento del terzo terzo dell'aerostazione passeggeri Terminal 1;
- terzo satellite del Terminal 1.

Sono state anche realizzate le sottoelencate opere, che, in coerenza con il PRG aeroportuale, fanno parte del complesso merci, convenzionalmente denominato “Cargo City” per la gestione integrata dei vari flussi delle merci:

- Aerostazione merci (P);
- Palazzina per spedizionieri (C);
- Poste (C);
- Animali vivi (C);
- Colli espressi (C).

Tra le opere previste dal Piano Regolatore Generale, l’aerostazione passeggeri costituisce sicuramente l’edificio più importante per complessità realizzativa e dimensioni, mentre le piste ed il piazzale aeromobili definiscono le caratteristiche tecniche dell’infrastruttura aeroportuale.

2.2.3 *Il Piano del Verde di Malpensa*

La SEA, con l’apporto dell’Azienda Regionale delle Foreste della Lombardia, ha presentato un *Piano del Verde di Malpensa*, il quale prospetta le sistemazioni, a carico della SEA, delle aree verdi all’interno del sedime aeroportuale e gli indirizzi per le opere da realizzare nelle immediate vicinanze dell’aeroporto.

Le indicazioni del Piano si possono riassumere, in accordo con la relazione tecnica presentata, in:

- opere di riqualificazione paesaggistica per le aree di maggior impatto visivo derivante dai lavori di ampliamento dell’aeroporto e delle infrastrutture connesse;
- opere di riqualificazione forestale per le aree attualmente boscate, interessate da lavori o gravate da servitù per la navigazione aerea;
- opere di riqualificazione naturalistica principalmente per le aree di brughiera circostanti l’aeroporto;
- opere di compensazione volte soprattutto a creare “corridoi” di verde tra l’area del terrazzo di Malpensa, l’area del torrente Arno e di boschi della pianura asciutta di Samarate.

Lo stato di attuazione raggiunto da tali opere è riassunto nella *Tabella 2.2.3a*.

Tabella 2.2.3a *Descrizione degli Interventi Realizzati in Attuazione al Piano Verde di Malpensa 2000 e loro Localizzazione in Ambito Aeroportuale*

Tipologia	Localizzazione	Superficie [mq]	Intervento
Deposito carburanti	Vertice nord – est dell’aeroporto	22.700	Affrancamento impianti
Aree boscate parte nord del sedime	Vertice nord - ovest dell’aeroporto	60.000	Contenimento <i>P. serotina</i>
Banchine stradali antistanti la nuova caserma di polizia	2 banchine davanti alla caserma e all’hangar Agusta	6.200	Affrancamento impianti
Rilevati Case Nuove	A protezione della frazione di Case Nuove	27.700	Affrancamento impianti
Zona centrale tecnologica e parcheggi sud terminal 1	Banchine stradali e aree prative antistanti la centrale tecnologica e i parcheggi sud del terminal 1 (lato esterno verso il raccordo ferroviario)	18.200	Inerbimento
Area boscata ex carcere Bellaria	Parte ovest del sedime; zona a nord dell’ex carcere compresa tra il raccordo ferroviario, l’area cantiere di Malpensa 2000 e la recinzione esterna	53.000	Contenimento <i>P. serotina</i>
Fascia di mitigazione posta lungo il perimetro ovest e sud del sedime	Incolto compreso tra il rilevato e la recinzione esterna del sedime partendo dall’ex carcere Bellaria sino alla strada di servizio interna posta a sud	41.000	Affrancamento impianti
Incolto cespugliato zona sud del sedime	Ampia area incolta compresa tra la linea ferroviaria a nord e la recinzione sud dell’aeroporto	109.000	Inerbimento e rimboschimento
Rilevato ovest e sud del sedime	Rilevato compreso tra l’ex carcere e l’inizio della strada di servizio interna posta a sud del sedime	21.000	Affrancamento impianti
Pista ciclabile – banchine e scarpate nuova strada per Ferno	Pista ciclabile parallela alla SP 14 (lato sud dell’aeroporto su terreno facente parte del sedime aeroportuale, ma esterno alla recinzione aeroportuale)	34.800	Affrancamento impianti
Fascia mascheramento area cantiere Malpensa 2000 e area ex carcere Bellaria	Due zone incolte comprese tra la recinzione esterna del sedime (lato ovest) e, rispettivamente, l’area cantiere di Malpensa 2000 e l’ex carcere Bellaria	7.500	Rimboschimento
Aree boscate parte sud est del sedime	Zona sud est dell’aeroporto; un lotto è interno all’area doganale e un secondo è compreso tra la linea ferroviaria a nord e la recinzione sud est del sedime	145.500	Rimboschimento
Completamento rilevato a sud del sedime aeroportuale	Completamento rilevato a sud del sedime.	14.400	Ripulitura banchine laterali strade di servizio

2.2.3.1 *Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale*

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale sarà lo strumento che va a sostituire il PRG aeroportuale Vigente e che prevederà delle modifiche all'attuale Piano del Verde.

Per tale ragione si rimanda, ai fini di ulteriori approfondimenti al Quadro progettuale del presente Studio.

2.2.4 *Programma Regionale di Sviluppo (PRS)*

La Giunta Regionale ha varato, nel 2005, il *Programma Regionale di Sviluppo (PRS)* e il *Documento di Programmazione Economico-Finanziaria Regionale (DPEFR) 2009-2011*, approvato con DCR n. VIII/685 del 29 luglio 2008.

Il PRS è il documento che contiene gli obiettivi che dovranno essere realizzati nel quinquennio della legislatura, in tutte le materie di competenza della Regione e per tutti i suoi territori.

Per quanto concerne il sistema delle infrastrutture e della mobilità della Provincia di Varese il Piano individua i seguenti obiettivi:

- realizzazione della tratta di Varese del sistema viabilistico Pedemontano;
- completamento del sistema tangenziale di Varese;
- realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese e Gallarate - Malpensa (Arcisate-Stabio);
- riqualificazione della ferrovia Arcisate-Porto Ceresio;
- riqualificazione della ferrovia Saronno-Seregno;
- unificazione delle stazioni FS/FNM di Varese.

2.2.4.1 *Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale (DPEFR) 2009-2011*

Il DPEFR riprende il *Programma Regionale di Sviluppo* e ne aggiorna i contenuti per il triennio 2009-2011.

Tale strumento definisce il quadro di riferimento per la compatibilità delle scelte strategiche regionali, con l'individuazione dei poli di sviluppo, delle zone di salvaguardia ambientale, dei corridoi delle infrastrutture prioritarie di mobilità e comunicazione, degli indirizzi di prevenzione e riassetto idrogeologico.

Il documento pone in evidenza la necessità, nell'ambito del trasporto e della navigazione aerea, di contrastare il depotenziamento del sistema aeroportuale lombardo ed in particolare dell'Aeroporto di Malpensa, causati dalla crisi di Alitalia e dal ridimensionamento della sua presenza sull'hub.

Il documento conferma dunque la necessità di azioni di accompagnamento per confermarne il ruolo di hub nonché per disegnare uno scenario di sviluppo complessivo degli scali lombardi, articolandone funzioni e potenzialità. Proseguiranno inoltre le azioni in materia di grandi opere stradali, ferroviarie e logistiche.

Tra le diverse azioni che verranno adottate, in una logica di rilancio delle priorità individuate, vi è l'impostazione del nuovo *Piano d'Area Malpensa*, in quanto verrà meno, nel 2009, l'efficacia del Piano vigente; si proseguirà inoltre l'attività di delocalizzazione degli insediamenti intorno all'aeroporto ed incompatibili con il suo sviluppo, oltre al progetto di riuso del patrimonio acquisito.

2.2.5 *Piano Territoriale Regionale della Regione Lombardia*

Il *Piano Territoriale Regionale* è "quadro di riferimento per la valutazione di compatibilità degli atti di governo del territorio di comuni, province, comunità montane, enti gestori di parchi regionali e di ogni altro ente dotato di competenze in materia" e fornisce indirizzi per la programmazione regionale di settore.

Le previsioni del *PTR* concernenti la realizzazione di prioritarie infrastrutture e di interventi di potenziamento delle linee di comunicazione del sistema della mobilità, nonché inerenti all'individuazione dei principali poli di sviluppo regionale e delle zone di preservazione e salvaguardia ambientale, espressamente qualificate quali obiettivi prioritari di interesse regionale o sovra regionale, prevalgono sulle disposizioni dei piani territoriali di coordinamento dei parchi regionali (di cui alla *LR 86/183*), non costituenti parchi naturali o aree naturali protette, secondo la vigente legislazione. In caso di difformità tra il *PTR* e la pianificazione di aree naturali protette, all'atto della presentazione del *Piano* per l'approvazione, il Consiglio Regionale assume le determinazioni necessarie ad assicurare la coerenza tra detti strumenti, prevedendo le eventuali mitigazioni e compensazioni ambientali, in accordo con l'Ente gestore del parco. A tal fine il *PTR*, per interventi di rilevanza regionale o sovra regionale, può approvare un *Piano Territoriale d'Area*.

Il processo di costruzione del *PTR*, iniziato dalla Regione Lombardia nel 2002, precisato e delineato dalla nuova *Legge per il Governo del Territorio (LR n.12 del 11 marzo 2005 e s.m.i.)*, ha prodotto, nel corso degli ultimi anni, i seguenti documenti:

- Documento Strategico per il Piano Territoriale Regionale - febbraio 2005 (*DGR n. 20966 del 16 febbraio 2005*);
- Documento strategico: una proposta per il confronto - “*Documento delle Criticità*” - 2004, aggiornato a febbraio 2005;
- Documento programmatico per il Piano Territoriale Regionale - giugno 2003.

Ulteriori elementi di riferimento per la predisposizione di proposte di piano sono costituiti dai principali documenti di programmazione regionale quali il *Programma Regionale di Sviluppo della VIII Legislatura (PRS)* (approvato con *DCR n. VIII/25 del 26 ottobre 2005*) ed il *Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale 2008-2010* approvato con *DCR n. VIII/425 del 26 luglio 2007*.

Il *Documento delle Criticità* evidenzia, per l’aeroporto di Malpensa, la necessità di inserire i relativi progetti di sviluppo infrastrutturale all’interno di politiche regionali e nazionali (insediative, paesistiche ed ambientali) coordinate e integrate con le potenzialità del sistema produttivo. Tale documento inoltre promuove infrastrutture, quali ad esempio aeroporti, come strumenti di politica economica per la realizzazione di *Piani di Sviluppo Regionale*.

Un chiaro riferimento allo sviluppo aeroportuale viene fatto nel *Documento programmatico* del 2003 e riguarda interventi già attuati quali il raddoppio della pista e la relativa costruzione di un nuovo terminal passeggeri.

Con *DGR n. 3090 del 1 agosto 2006*, la Regione Lombardia ha formalmente avviato il processo di redazione del *PTR* e di *Valutazione Ambientale Strategica (VAS)*, prevedendo il confronto allargato e la partecipazione di tutti i soggetti interessati. A tal proposito il 31 ottobre 2006 è stato predisposto il *Documento di Scoping*, il cui obiettivo principale è la definizione di un quadro di riferimento per la *VAS* del Piano Territoriale Regionale.

Il 10 aprile 2007, la Regione ha presentato il *Documento di Piano* del *PTR*, che, oltre a definire gli obiettivi di sviluppo socio economico della Lombardia, individua le linee orientative dell’assetto del territorio regionale, identificando sia gli elementi di potenziale sviluppo, sia quelli di fragilità.

Il *Documento di Piano* definisce tre macro – obiettivi quali basi delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile:

- rafforzare la competitività dei territori della Lombardia, migliorandone la produttività;

- riequilibrare il territorio lombardo, sviluppando un sistema policentrico con lo scopo di alleggerire la pressione insediativa sulla conurbazione centrale;
- proteggere e valorizzare le risorse della Regione.

Il PTR, inoltre, per le infrastrutture per la mobilità, individua i seguenti obiettivi territoriali principali:

- favorire le relazioni di lungo e di breve raggio tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali, con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica;
- realizzazione di un sistema policentrico di centralità urbane compatte, ponendo attenzione al rapporto tra centri urbani e aree meno dense, alla valorizzazione dei piccoli centri come strumenti di presidio del territorio, al miglioramento del sistema infrastrutturale, attraverso azioni che controllino l'utilizzo estensivo di suolo.

Con DGR n. VIII/6647 del 16 gennaio 2008 la Regione Lombardia ha formalmente approvato le integrazioni e gli aggiornamenti del *Piano Territoriale Paesistico Regionale* ed ha trasmesso la proposta di *Piano Territoriale Regionale al Consiglio Regionale* per l'adozione dello stesso.

2.2.5.1 **Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale**

Il *Piano* promuove l'integrazione paesaggistica ed ambientale degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati, al fine di rafforzare il ruolo di "Motore Europeo" della Lombardia e garantire condizioni per la competitività di funzioni e territori forti.

Esso inserisce le infrastrutture, quali ad esempio gli aeroporti, tra gli strumenti di politica economica per la realizzazione di *Piani di Sviluppo Regionale*. In particolare per l'aeroporto di Malpensa, il PTR evidenzia la necessità di politiche regionali e nazionali coordinate e integrate con le potenzialità del sistema produttivo.

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale, favorendo il perseguimento della competitività non indipendentemente dal perseguimento della valorizzazione e dalla tutela delle risorse territoriali, si dimostra coerente con gli obiettivi di Piano.

2.2.6 *Piano Territoriale Paesistico Regionale della Regione Lombardia*

La Regione Lombardia, con delibera del *Consiglio Regionale n. VII/197 del 6 marzo 2001*, si è dotata di un Piano Territoriale Paesistico Regionale, tuttora vigente. Attualmente tale strumento è in fase di aggiornamento, come descritto al *Paragrafo 2.2.6.3*.

Il *PTPR* vigente, in quanto strumento di salvaguardia e disciplina del territorio, persegue diverse finalità tra cui la conservazione dei caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi della Lombardia ed il miglioramento della qualità paesaggistica ed architettonica degli interventi di trasformazione.

Il *PTPR* identifica diverse unità tipologiche del territorio a seconda delle caratteristiche dell'ambito e dei percorsi di rilevanza paesaggistica.

2.2.6.1 *Le Unità di Paesaggio*

Le Unità di Paesaggio rappresentano ambiti territoriali con specifiche, distintive ed omogenee caratteristiche di formazione e di evoluzione.

In riferimento al territorio compreso nell'*Area di Studio*, le unità di paesaggio, interessate dal Nuovo Master Plan Aeroportuale, sono di seguito elencate, segnalando, per ognuna di esse, gli obiettivi generali e gli specifici indirizzi di tutela paesaggistica.

- *Paesaggio dei laghi insubrici*. Quest'unità riguarda l'ansa di Castelnovate ed alcune zone limitrofe al fiume Ticino, in prossimità dei comuni di Vizzola Ticino e Lonate Pozzolo. La tutela va esercitata prioritariamente tramite la difesa ambientale e la tutela delle testimonianze del paesaggio antropico, con verifiche di compatibilità di ogni intervento che possa turbare gli equilibri locali o sistematici;
- *Paesaggio degli anfiteatri e delle colline moreniche*. Quest'unità interessa i comuni di Somma Lombardo, Arsago Seprio, Vergiate e Besnate. Si caratterizza per la deposizione di materiali morenici che cingono i bacini inferiori dei principali laghi. In tale contesto gli indirizzi specifici di tutela stabiliscono la conservazione della struttura geomorfologica e gli elementi connotativi del paesaggio agrario. Sulle balze e sui pendii è da consentire esclusivamente l'ampliamento degli insediamenti esistenti, con esclusione di nuove concentrazioni edilizie che interromperebbero la continuità del territorio agricolo;
- *Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta*. Tale tipologia è la più frequente nell'*Area di Studio*. In tale contesto, il *PTPR* stabilisce la tutela delle residue aree naturali e la continuità degli spazi aperti;

- *Paesaggi delle fasce fluviali.* Quest'unità si ritrova principalmente lungo le fasce del fiume Ticino, in prossimità dei comuni di Nosate, Castano Primo e Turbigo. All'interno di quest'unità, il PTPR stabilisce la tutela dei caratteri di naturalità dei corsi d'acqua, dei meandri dei piani golenali, degli argini e dei terrazzi di scorrimento. La tutela deve essere riferita all'intero ambito dove il corso d'acqua ha agito con la costruzione di terrazzi e con la meandrazione attiva o fossile, oppure fin dove è intervenuto l'uomo costruendo argini ed opere di difesa spondale. Le aree golenali devono mantenere i loro caratteri propri di configurazione morfologica e scarsa edificazione.

2.2.6.2 *Viabilità di Rilevanza Paesaggistica*

La *Figura 2.2.6.2a* riporta l'accessibilità all'aeroporto Intercontinentale di Malpensa.

Accanto alla viabilità esistente, comprendente la SS 336 che collega l'aeroporto alla A8 e il collegamento ferroviario Malpensa – Milano Cadorna (*Malpensa Express*), si ravvisa una serie di vie di accesso rapido allo scalo aeroportuale, alcune delle quali ancora in fase di progetto. In particolare:

- il collegamento A8 – Malpensa – Boffalora A4 (ultimato);
- la variante della SS 341;
- la variante della SS 33;
- il sistema autostradale pedemontano;
- il collegamento ferroviario da nord con le FS.

Per tutte queste tipologie di opere il PTPR persegue la tutela, la valorizzazione e il miglioramento del paesaggio, salvaguardando, nello specifico, la viabilità storica e quella di fruizione panoramica ed ambientale.

A fianco di questa complessa viabilità si ritrovano tracciati a diverso valore panoramico e paesaggistico. Tra i più importanti, si ricorda il sentiero europeo E1, che attualmente collega Flensburg, in Germania a Castelluccio di Norcia, in Umbria. All'interno dell'area di studio il sentiero europeo si snoda lungo l'asta principale del fiume Ticino, attraversando i comuni di Somma Lombardo, Vizzola Ticino, Lonate Pozzolo, Nosate, Castano Primo e Turbigo.

A questo si affianca il percorso panoramico dell'alzaia del canale Villorosi, che collega il Ticino all'Adda, attraversando i comuni di Somma Lombardo, Vizzola Ticino, Lonate Pozzolo, Nosate e Castano Primo.

Per tale rete viabilistica il PTPR stabilisce che:

- la viabilità di fruizione panoramica ed ambientale è quella che domina ampie prospettive e quella che attraversa, per tratti di significativa lunghezza, zone agricole e boschive parchi e riserve naturali, o comunque territori ampiamente dotati di verde, o che costeggia corsi d'acqua e laghi, o che collega mete di interesse turistico minore (*Articolo 20, comma 8 NTA*);
- il *PTPR*, fra gli elaborati di indirizzo, include i Piani di Sistema. Di interesse per il Nuovo Master Plan Aeroportuale in esame sono i tracciati base paesistici, ed in particolare, le strade di accesso all'aeroporto, per le quali il *PTPR* propone una serie di indirizzi generali che riguardano il tracciato, la giacitura e la salvaguardia delle rilevanze di carattere naturalistico, ed architettonico, nonché dell'impatto visivo. Gli interventi previsti dal Nuovo Master Plan Aeroportuale dovranno essere sottoposti ad esame paesistico (*Articolo 30, NTA*).

Per quanto concerne i percorsi panoramici il *PTPR* classifica l'area dell'ansa di Castelnovate come "*Ambito Montano di Rilevanza Regionale*", inteso come somma ed integrazione di componenti naturali e storico-culturali, rappresentando un'elevata e complessa qualità paesistica del territorio regionale. Per tali ambiti il *PTPR* stabilisce quanto segue:

- verifica della qualità delle trasformazioni in corso;
- segnalazione al Consiglio d'Europa per l'inserimento nell'elenco dei paesaggi di interesse europeo;
- promozioni di azioni per la tutela del paesaggio.

Ambiti di Criticità

All'interno dell'*Area di Studio*, il *Piano* riscontra la presenza di ambiti di criticità, in prossimità del comune di Besnate. Tale situazione è correlata alla presenza di molteplici infrastrutture, quali autostrade, ferrovie e strade statali che si inseriscono nell'ambiente naturale residuo. In tale contesto il *PTPR* demanda alla pianificazione sovracomunale il compito di definire obiettivi e modalità di assetto territoriale tali da consentire un corretto equilibrio tra naturalità e sviluppo.

2.2.6.3 *Aggiornamento del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale*

Con l'entrata in vigore del *D.Lgs n. 42 del 22 gennaio 2004 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" e s.m.i.* e della *LR 12/2005 e s.m.i., "Norme per il Governo del Territorio"*, che ha assegnato natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico al *PTPR*, si è reso necessario integrare ed aggiornare il precedente *PTPR*, approvato nel 2001.

La Giunta Regionale, con DGR 6447 del 16 gennaio 2008, ha proceduto con l'aggiornamento del Piano Territoriale Paesistico; le integrazioni e gli aggiornamenti approvati ed immediatamente efficaci riguardano:

- Il quadro di riferimento paesistico, ed in particolare:
 - l'aggiornamento e le integrazioni degli elementi identificativi e dei percorsi di interesse paesaggistico nonché del quadro delle tutele della natura;
 - l'Osservatorio dei paesaggi lombardi, ovvero schede iconografiche che integrano le descrizioni dei paesaggi di Lombardia, già approvate nel 2001, e riferimento per il monitoraggio delle future trasformazioni;
 - la descrizione dei principali fenomeni regionali di degrado e compromissione del paesaggio e situazioni a rischio di degrado.
- Gli indirizzi di tutela:
 - La nuova parte IV specificamente dedicata alla Riquilibrata paesaggistica e contenimento dei potenziali fenomeni di degrado.
- La cartografia del piano, aggiornata ed integrata con riferimento alle tavole A, B, C, E (revisione delle precedenti tavole) ed alle tavole F, G, Ia, Ib, Ic, Id, Ie, If, Ig (di nuova introduzione), così come i corrispondenti Repertori.

Per quanto riguarda la tavola D (correlata alla normativa di piano vigente), è attualmente in vigore l'elaborato "Quadro di riferimento degli indirizzi di tutela e di operatività immediata" approvato nel 2001.

Tali elaborati sono stati pubblicati sul BURL n. 29 Edizione speciale del 15 luglio 2008.

La cartografia di Piano delinea, per quanto riguarda le unità tipologiche del paesaggio (Tavola A del nuovo PTPR "Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio"), il sedime aeroportuale come appartenente al "Paesaggio dei Ripiani Diluviali e dell'Alta Pianura Asciuma", per la quale il PTPR prevede la tutela delle aree naturali residue e la relativa continuità degli spazi aperti.

Il PTPR definisce l'area dell'aeroporto di Malpensa come appartenente al "Parco Lombardo della Valle del Ticino" (Tavola I, "Quadro sinottico tutele paesaggistiche di legge"), il cui PTC dovrà essere adeguato alle nuove disposizioni regionali.

La *Tavola B* del nuovo PTPR, “*Elementi Identificativi e Percorsi d’Interesse Paesaggistico*” riporta la medesima viabilità paesaggistica presentata nel Piano vigente e al quale si rimanda.

La *Tavola C*, “*Istituzioni per la tutela della natura*”, evidenzia la presenza di aree SIC (*Siti d’Importanza Comunitaria*) e ZPS (*Zone di Protezione Speciale*), per le quali il Piano prevede azioni di tutela e salvaguardia. Per maggiori dettagli si rimanda al *Paragrafo 2.4*.

La *Tavola D* “*Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale*” individua gli ambiti territoriali regionali di particolare rilevanza paesaggistico ambientale.

La *Tavola E* “*Viabilità di rilevanza paesaggistica*” mostra la presenza di:

- tratti di viabilità di fruizione panoramica e di rilevanza paesaggistica, che dominano ampie prospettive, attraversano zone agricole, boschive, parchi e riserve naturali, o comunque territori ampiamente dotati di verde, che costeggiano corsi d’acqua e laghi o che collegano mete di interesse turistico anche minore;
- tratti di viabilità di fruizione ambientale, ovvero percorsi fruibili con mezzi di trasporto ecologicamente compatibili, quali sentieri escursionistici, pedonali ed ippici, piste ciclabili ricavate sui sedimi stradali o ferroviari dismessi o lungo gli argini e le alzaie di corsi d’acqua naturali e artificiali.

Analizzando la *Tavola F* del nuovo PTPR, relativa alla “*Riqualificazione paesaggistica*”, si denota come l’area intorno a Malpensa sia interessata da reti infrastrutturali della mobilità, che portano ad una frammentazione ecosistemica, d’uso e delle relazioni percettive.

La *Tavola G* “*Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica*” individua la presenza dell’Aeroporto di Malpensa, inserito nell’ambito di un vasto distretto industriale facente capo a Milano. Il Documento “*Indirizzi di Tutela – Parte IV*” allegato al PTPR descrive, per ciascuna area o ambito di degrado paesistico, le principali criticità e gli indirizzi di riqualificazione, contenimento e prevenzione del rischio.

2.2.6.4 Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale

L’aeroporto di Malpensa è classificato, dal PTPR, nell’Unità di Paesaggio “*Ripiani Diluviali e dell’Alta Pianura Asciutta*”. Per tali territori gli indirizzi di tutela prevedono la salvaguardia delle residue aree a maggior naturalità, nonché la continuità degli spazi aperti.

In particolare:

- per il sistema idrografico superficiale, devono essere previste adeguate operazioni di salvaguardia dell'intero sistema idrografico superficiale e sotterraneo, i cui interventi devono essere indirizzati al mantenimento dei solchi e delle piccole depressioni, determinate dallo scorrimento dei corsi d'acqua minori che, con la loro vegetazione di ripa, sono in grado di variare l'andamento abbastanza uniforme della pianura terrazzata;
- per i nuclei storici e la loro matrice rurale comune, il PTPR stabilisce criteri di organicità e coerenza, da applicare negli interventi di recupero;
- tra la vegetazione, la brughiera rappresenta l'elemento fortemente caratterizzante il paesaggio dell'alta pianura e ne costituisce l'aspetto originario legato alla conformazione del terreno, inadatto, per la sua permeabilità, ad un'attività agricola intensiva. Gli indirizzi di tutela per tale ambito prevedono la salvaguardia della loro integrità, impedendo l'aggressione e l'erosione dei margini, favorendo ad esempio la loro riforestazione e comunque difendendoli da interventi di trasformazione o di urbanizzazione che possano comprometterne l'estensione e l'equilibrio.

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale coinvolgerà, quasi esclusivamente, l'unità di paesaggistica dei *"Ripiani Diluviali e dell'Alta Pianura Asciutta"*.

Il documento *"Principali fenomeni di degrado e compromissione del paesaggio e situazioni a rischio di degrado"*, allegato al PTPR, considera come ambito a rischio di degrado paesistico, provocato da fenomeni di urbanizzazione, gli ambiti contigui ai nuovi tracciati di potenziamento dei collegamenti con l'Aeroporto di Malpensa.

2.2.7 *Piano Territoriale Regionale della Regione Piemonte*

Con *Delibera n. 388/9126 del 19 giugno 1997* la Regione Piemonte ha predisposto il *Piano Territoriale Regionale*, che persegue, tra i suoi obiettivi prioritari, la tutela dell'ambiente e gli aspetti storico culturali, in coerenza con le politiche di sviluppo.

Il vigente *PTR* ha specifica valenza paesaggistica, contenendo, all'interno della cartografia di Piano, vincoli specifici a tutela dei beni individuati, nonché prescrizioni vincolanti per gli strumenti urbanistici e direttive e gli indirizzi per i soggetti pubblici locali. Detti elementi rientrano, per lo più, lungo l'asta principale del fiume Ticino e, più precisamente, lungo una fascia che si estende da Varallo Pombia sino a Oleggio, che il *PTR* definisce come *"Aree Protette Regionali"* e *"Aree ad Elevata Qualità Paesistica"*.

Le aree protette sono rappresentate dal Parco Naturale Piemontese della Valle del Ticino, che si estende da Varallo Pombia sino a Bellinzago Novarese. Per maggiori dettagli si rimanda al *Paragrafo 2.2.11*.

Le aree ad elevata qualità paesistica ed ambientale, invece, corrispondono a fasce ed insiemi geomorfologici di rilevante significato naturalistico e storico – culturale. All'interno dell'*Area di Studio* si ritrovano le "*Colline del Medio Novarese*", site in prossimità dell'ansa di Castelnovate. Per maggiori dettagli si rimanda al *Paragrafo 2.2.7.1*.

In prossimità di Oleggio esistono aree appartenenti al "*Sistema del Verde*", inteso come quelle zone connotate dalla presenza di boschi con grado di copertura prevalentemente denso (superiore al 50%), quali fustaie, cedui, fustaie di conifere e latifoglie varie. Dette aree si caratterizzano per la qualità paesistica ed ambientale, nonché per l'elevata accessibilità del bacino di utenza pedemontano e vallivo. Per tali zone le opere e gli interventi ammissibili devono essere orientati a migliorare la qualità dell'ambiente interessato. A tal fine è compito della Provincia, attraverso i relativi *PTCP*, dettare direttive ed interventi o indirizzi volti a indicare obiettivi di protezione e tutela. Le zone sottoposte a tutela potranno essere individuate anche da appositi *Piani Territoriali Operativi (PTO)*.

Nell'*Area di Studio* risultano essere presenti aree appartenenti al "*Sistema dei Suoli a Buona Produttività*", comprendenti suoli di buona e media fertilità, con un limitato valore agronomico. In relazione ad esse si pongono le problematiche di riqualificazione morfologica e funzionale dell'ambiente urbano, di integrazione tra funzioni complesse, residenziali, terziarie e produttive. In particolare il *PTR* demanda al *PTCP* e ai *PRG* la definizione di aree da conservare all'uso agricolo e quelle da destinare ad altri usi, indicando criteri qualitativi riferiti ai processi di riequilibrio e di espansione urbana.

Gli indirizzi di governo del territorio predisposti dal *PTR* vigente suddividono l'*Area di Studio* in due parti:

- *dorsali di riequilibrio regionale*, comprendente il sistema di centri dotati di elevata integrazione che presentano condizioni favorevoli allo sviluppo di tutti i settori. Esse rappresentano le direttrici privilegiate per gli insediamenti e la rilocalizzazione di attività a scala subregionale e per la realizzazione di infrastrutture di interesse regionale. Tali aree si ritrovano presso i comuni di Pombia e Varallo Pombia. Per tali zone il *PTCP* dovrà definire le direttrici di riorganizzazione degli insediamenti e di potenziamento delle infrastrutture, privilegiando il sistema dei collegamenti a rete lungo le dorsali e dettando le relative prescrizioni per i *PRG*;
- *area di approfondimento*, per le quali la Regione, in virtù di peculiari problemi ambientali ed economici, detta una disciplina specifica con piani

territoriali specifici. Tra questi si analizza, con riferimento all'Area di Studio, il Piano Territoriale Regionale – Area di approfondimento “Ovest Ticino”.

Con DGR n. 30-1375 del 14 novembre 2005 e n. 17-1760 del 13 dicembre 2005 è stato approvato il documento programmatico del nuovo Piano Territoriale Regionale, che descrive in maniera articolata il rapporto esistente tra la realtà piemontese ed i territori ad essa limitrofi. Il Piano si divide in tre differenti componenti:

- un *quadro di riferimento territoriale*, avente per oggetto la lettura critica del territorio regionale, con particolare attenzione agli aspetti morfologici, paesaggistici- ambientali ed ecologici. In questa sede il Piano traccia la trama delle reti e dei sistemi locali territoriali che costituiscono il territorio regionale;
- una *parte strategica*, sulla base della quale il Piano individua gli interessi da tutelare e i grandi assi strategici di sviluppo;
- una *parte statutaria*, nella quale il nuovo PTR definisce ruoli e funzioni dei diversi ambiti di governo del territorio sulla base dei principi di autonomia locale e sussidiarietà.

Quest'ultima parte trova i suoi riferimenti nel *Piano Paesaggistico - Ambientale Regionale*, nel *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* e nei PRG.

Il documento programmatico analizza il “*posizionamento*” piemontese rispetto al quadro macroregionale nell'offerta potenziale delle infrastrutture, rispetto alle corrispettive realtà ligure e lombarda. Quest'ultima, attualmente, evidenzia una forte espansione, specie a livello aeroportuale, con la centralità riservata al complesso di Malpensa.

A livello logistico il documento stabilisce che le previsioni lombarde, volte a mettere a sistema la rifunzionalizzazione delle aree già industriali di Arese con gli impianti intermodali sulla linea ferroviaria Novara - Seregno, rafforzeranno il ruolo di cerniera esercitato dal sistema novarese, integrando il resto del Piemonte. Nel contempo l'ipotesi dell'ampliamento del terminal intermodale di Busto Arsizio, in parte già realizzato, potrebbe spostare il baricentro della logistica sempre più verso Malpensa, depotenziando la corrispettiva offerta torinese, dato dal polo di Orbassano.

Il *Documento Programmatico*, inoltre, evidenzia come il nuovo Piano Paesaggistico, in fase di redazione, ripartisca il territorio regionale in ambiti omogenei in funzione del diverso valore paesaggistico a cui sono associati relativi obiettivi di qualità territoriale.

Esso definisce gli indirizzi generali che dovranno ispirare l'azione territoriale della Regione Piemonte.

Nel luglio 2007 la Regione Piemonte ha presentato il *Quadro di Riferimento Strutturale*, definito come la “*rappresentazione interpretativa – cioè valutativa e critica- che la Regione si dà del suo territorio*”. Tale documento definisce al suo interno degli Ambiti d’Integrazione Territoriale (AIT), cioè unità territoriali di dimensione intermedia tra quella comunale e provinciale. Si ritiene che, a questa scala, sia possibile evidenziare le relazioni di prossimità tra fatti, azioni e progetti che coesistono e interagiscono negli stessi luoghi. Tali relazioni riguardano l’ambiente, il paesaggio, i beni culturali, le risorse primarie, le attività produttive e quant’altro di pertinenza del Piano.

2.2.7.1 *Piano Territoriale Regionale di Approfondimento dell’Ovest Ticino*

Il *PTR Ovest Ticino*, approvato con *DCR n.417-11196* del 23 luglio 1997, si configura come lo strumento di pianificazione per l’organizzazione e la disciplina d’uso del suolo a livello regionale.

Rappresenta, inoltre, una specifica area di approfondimento del *PTR*, ai cui criteri di indirizzo si riferisce.

Costituisce quadro di riferimento e di indirizzo per la formazione degli strumenti urbanistici e per la redazione dei piani settoriali, i quali devono dimostrare la congruenza con lo stesso.

Il *PTR Ovest Ticino* individua per la tutela del paesaggio le seguenti azioni:

- definizione di aree di pregio e di aree problematiche sotto il profilo ambientale e paesistico;
- azioni di indirizzi di recupero ambientale e paesaggistico;
- definizione ed incremento delle aree da destinare ad imboschimenti;
- miglioramento delle superfici boschive e della complessità dei sistemi vegetali presenti;
- individuazione di sistemi di connessione (corridoi ambientali ed ecologici) fra aree di interesse ambientale.

Il *PTR Ovest Ticino* stabilisce la necessità di istituire, rispetto alla perimetrazione individuata dal Piano d’Area della Valle del Ticino Regione Piemonte, una fascia pre -parco al fine di affrontare le problematiche ambientali del territorio.

Il Piano comprende dieci comuni piemontesi, tra cui Marano Ticino e Oleggio, posti all’interno dell’*Area di Studio*.

Il PTR dell'Area Ovest Ticino individua cinque distinti sottosistemi, che si caratterizzano per la rilevanza paesistico – ambientale, di seguito elencati:

- fascia pre-parco;
- area collinare;
- pianura irrigua;
- aree di transizione e conflittualità;
- aree di salvaguardia ambientale normata.

All'interno di tali sottosistemi sono stati individuati delle Unità Territoriali Ambientali di progetto (UTA), da intendersi come “*perimetrazioni definite sulle quali esercitare un'azione di governo coordinata a scala sovra (ed inter) comunale, nonché per consentire la necessaria conoscenza delle trasformazioni territoriali ed ambientali in atto*”. Per ogni singola UTA sono stati individuati elementi rilevanti sotto il profilo paesistico, ambientale e territoriale, che di fatto rappresentano specifici ambiti di progetto, con approfonditi e mirati indirizzi progettuali e normativi da recepirsi nella strumentazione urbanistica locale.

Per ciascuna UTA sono stati indagati i seguenti temi:

- inquadramento territoriale;
- sistema fisico naturale;
- sistema antropico;
- sistema organizzativo;
- sistema normativo;
- obiettivi di indirizzo e di progetto.

Le Schede d'Ambito (SA) definiscono nel dettaglio singoli “progetti attuativi” del PTR “Ovest Ticino”, rispettando il riferimento alle UTA, all'interno delle quali sono inserite caratterizzazioni sotto il profilo, paesaggistico, ambientale, territoriale ed infrastrutturale.

Nello specifico il PTR Ovest Ticino sottolinea la presenza di diverse unità territoriali e ambientali, che si caratterizzano per il loro valore paesistico, individuate nella *Figura 2.2.7.1a*.

Si precisa che le aree limitrofe al fiume Ticino sono classificate come “*zone E1*”, per le cui norme si rimanda al *Paragrafo 2.2.11*.

La *Tabella 2.2.7.1a* riporta l'elenco e la localizzazione degli ambiti all'interno dell'Area di Studio, mentre nell'*Allegato 2B* si riporta una loro breve descrizione.

Tabella 2.2.7.1a *Piano Territoriale Regionale di Approfondimento dell'Ovest Ticino. Schede d'Ambito*

Ambito	Denominazione	Comuni interessati
SA 1	Costa di Marano Ticino, Oleggio e Bellinzago	Marano Ticino, Oleggio e Bellinzago Novarese
SA 2	Costa Mylius, S. Critoforo, S. Giovanni	Bellinzago Novarese, Oleggio
SA 3	Piana Agricola a Est di Marano Ticino	Marano Ticino, Oleggio e Bellinzago Novarese
SA 4	Piana Pre-Parco ad est di Oleggio	Oleggio
SA 6	Filatio di Mylius	Oleggio
SA 9	Area collinare di Marano Ticino	Marano Ticino
SA 14	Piana agricola a Sud – Ovest di Oleggio	Oleggio
E1	Parco naturale della valle del Ticino	Marano Ticino, Oleggio e Bellinzago Novarese

2.2.7.2 *Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale*

Il Documento Programmatico del nuovo *PTR*, pur riconoscendo il ruolo centrale dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa, non riporta alcuna indicazione utile a valutarne la coerenza con il Nuovo Master Plan Aeroportuale oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale.

Analizzando le Schede d'Ambito del *PTR* Ovest Ticino ricadenti nell'*Area di Studio*, non si rinviene alcuna prescrizione relativa al Nuovo Master Plan Aeroportuale.

2.2.8 *Piano Paesaggistico della Regione Piemonte*

La Regione Piemonte ha avviato nel 2005 una nuova fase di pianificazione dell'intero territorio regionale che comporta, in particolare, la formazione del *Piano Paesaggistico Regionale (PPR)*, ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (*D.Lgs. 42/2005*) e della Convenzione Europea del Paesaggio (*Consiglio d'Europa, 2000*).

Il documento programmatico approvato dalla Giunta Regionale con *Deliberazione n. 30/1375* del 14 novembre 2005 e *n. 17/1760* del 13 dicembre 2005 stabilisce come obiettivo centrale del primo *Piano Paesaggistico Regionale* la tutela e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico, naturale e culturale, in vista non solo del miglioramento del quadro di vita delle popolazioni e della loro identità culturale, ma anche del rafforzamento dell'attrattività della Regione e della sua competitività nelle reti di relazioni che si allargano a scala globale.

Gli studi effettuati hanno portato all'elaborazione dei contributi conoscitivi che formano l'inquadramento strutturale del territorio piemontese: il *PPR*

analizza i valori paesaggistici, ambientali, storici e culturali, identitari e percettivi individuando 76 ambiti di paesaggio nel territorio regionale.

Nel giugno 2007 la Regione Piemonte ha pubblicato il documento preliminare “*Per il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)*”, strumento che definisce l’inquadramento strutturale ed il quadro strategico e normativo del nuovo Piano Paesaggistico ed affronta inoltre il tema delle tipologie insediative in rapporto alle caratteristiche degli ambiti di paesaggio.

La successiva fase sarà dedicata agli approfondimenti dei temi trattati a scala di unità di paesaggio per la definizione degli indirizzi normativi, delle indicazioni strategiche finalizzati all’applicazione diretta delle strategie di intervento e di valorizzazione.

2.2.8.1 Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale

Il sedime aeroportuale non ricade in alcun modo all’interno dei diversi ambiti istituiti dal Piano Paesaggistico Regionale in quanto interamente ubicato in provincia di Varese.

Di contro il comune di Varallo Pombia, posto all’interno dell’*Area di Studio*, ricade all’interno dell’ambito del “*Lago Maggiore Fascia Costiera Sud*” per il quale il *PPR* delinea linee strategiche orientate principalmente alla salvaguardia e alla valorizzazione della diversità biologica, paesaggistica e culturale, promuovendo azioni volte a contrastare e contenere i processi di degrado e criticità ambientale.

In particolare il Piano, per detto ambito, stabilisce le seguenti strategie:

- difesa e promozione della qualità del paesaggio;
- valorizzazione del patrimonio culturale e colturale;
- tutela e valorizzazione delle risorse e dei processi naturali;
- gestione integrata delle fasce fluviali e lacuali;
- recupero e risanamento delle aree degradate e dismesse;
- riqualificazione del paesaggio urbano e perturbano.

I comuni di Pombia, Marano Ticino e Oleggio ricadono invece all’interno dell’ambito “*Alta Valle del Ticino*”, per i quali valgono le strategie analizzate per il precedente ambito.

Pertanto non si riscontrano particolari limitazioni e prescrizioni riferite al progetto in esame. Inoltre il progetto non prevede specifiche dirette interferenze con la qualità del paesaggio, per i cui dettagli si rimanda allo specifico paragrafo di questo *Studio di Impatto Ambientale*.

2.2.9 PTC Parco Lombardo della Valle del Ticino

Con LR n. 2 del 9 gennaio 1974, “Norme Urbanistiche per la Tutela delle Aree Comprese nel Piano Generale delle Riserve e dei Parchi Naturali d’Interesse Regionali. Istituzione del Parco Lombardo della Valle del Ticino” è stato istituito il Parco Regionale della Valle del Ticino e con DGR n. 7/5983 del 2 agosto 2001 è stata approvata la variante generale al Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Il PTC ha effetti di Piano paesaggistico coordinato, ai sensi dell’articolo 57 del Decreto Legislativo n. 112 del 31 marzo 1998, con i contenuti paesaggistici dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale.

I comuni adeguano i rispettivi strumenti urbanistici generali alle previsioni della variante al PTC del Parco.

Il PTC recepisce ad ogni effetto le previsioni del Piano Territoriale d’Area di Malpensa, quale strumento speciale, sovraordinato e prevalente di programmazione regionale. Conseguentemente, le previsioni di detto Piano d’Area prevalgono, per le aree interessate da dette disposizioni, sulle previsioni del PTC del Parco.

Allo stesso modo il PTC recepisce ad ogni effetto le previsioni di realizzazione del Piano Regolatore Generale Aeroportuale, approvato con Decreto Ministeriale n. 903 del 12 febbraio 1987, nonché le connesse previsioni di tutela assunte dai competenti organi, in conformità alle vigenti previsioni legislative in tema di curve di esposizione al rumore e in tema di limiti di sicurezza alla edificabilità e alle altezze di cui al “Codice della Navigazione”.

La Tabella 2.2.9a evidenzia, in forma sintetica, le tipologie cartografate in Figura 2.2.9a, che riporta l’azzoneamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino, con riferimento all’area di studio individuata. Si precisa che con l’entrata in vigore della DGR n. VII/919 gli azzoneamenti relativi al Parco Naturale non sono più validi. Per maggiori dettagli si rimanda al Paragrafo 2.2.9.1.

Tabella 2.2.9a

Tipologie Cartografate nella Carta di Azzoneamento del PTC del Parco Lombardo della Valle del Ticino

Tipologie	Denominazione
Zone C2	Zone agricole e forestali a prevalente interesse paesaggistico
Zone G1	Zone di pianura asciutta a preminente vocazione forestale
Zone G2	Zone di pianura irrigua a preminente vocazione agricola
Zone IC	Zone di iniziativa comunale orientata
Zone GI	Zone naturalistiche parziali geologiche - idrogeologiche
Monumento naturale	-
Beni di rilevante interesse naturalistico	-

Dall'analisi della *Figura* si evidenzia che il complesso dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa si trova totalmente all'interno del Parco Lombardo Regionale della Valle del Ticino, delimitato a nord dal comune di Somma Lombardo e a sud da Lonate Pozzolo.

Le aree direttamente confinanti con il sedime aeroportuale appartengono a differenti tipologie, di cui le più diffuse sono quelle appartenenti alla classe "G1 - zone di pianura asciutta a preminente vocazione forestale". Si ritrovano a nord, nei comuni di Somma Lombardo e Casorate Sempione; a est, presso i comuni di Cardano al Campo, Samarate, Ferno e Lonate Pozzolo; a sud, in località Tornavento, frazione di Lonate Pozzolo.

Le aree "C2 - zone agricole e forestali a prevalente interesse paesaggistico", si ritrovano, invece, nel comune di Vizzola Ticino, ad ovest rispetto al sedime aeroportuale.

2.2.9.1 *Disciplina del PTC del Parco Naturale della Valle del Ticino*

Con LR n. 31 del 12 dicembre 2002 è stato istituito il Parco Naturale Lombardo della Valle del Ticino; con DCR n. VII/919 del 26 novembre 2003 il Parco si è dotato di uno strumento di tutela di dette aree, per la maggior parte poste in prossimità del fiume.

Tale strumento è stato redatto tenendo conto delle previsioni di tutela e gestione espresse dal *Piano dell'Area* del Parco Naturale Regionale Piemontese della Valle del Ticino, approvato con delibera della Regione Piemonte n. 839 – CR – 2194 del 21 febbraio 1985 e considerando le intese previste ai sensi delle deliberazioni assunte dalla Giunta Regionale della Lombardia n. 47542 del 25 gennaio 1994 e dal Consiglio Regionale del Piemonte n. 831 – CR – 96222 del 13 luglio 1994, per la costituzione di un Parco Naturale Interregionale Lombardo e Piemontese della Valle del Ticino.

Il PTC di Parco Naturale ha valore di piano paesaggistico e di piano urbanistico e sostituisce i piani paesaggistici e i piani territoriali o urbanistici di qualsiasi livello, ai sensi dell'art. 25, legge n. 394 del 6 dicembre 1991 e le sue previsioni hanno valore a tempo indeterminato. Esse saranno tuttavia verificate ed eventualmente modificate al variare delle esigenze socio-economiche ed ambientali, locali e sovralocali.

Il territorio del Parco è interessato dal *Piano dell'Assetto Idrogeologico (PAI)*, approvato con DPCM del 24 maggio 2001, pubblicato sulla GU n. 183 dell'8 agosto 2001.

L'analisi della cartografia, riportata in *Figura 2.2.9.1a*, per l'Area di Studio, evidenzia come le aree a maggior pregio siano riscontrabili in prossimità del fiume Ticino. In particolare a partire dall'asta principale del fiume e

proseguendo in direzione est, si evidenziano una serie di zone classificate in maniera differente:

- zone “F – Area di divagazione del fiume Ticino”, costituite dall’insieme dei territori interessati dall’evoluzione del fiume in cui si persegue l’obiettivo di consentire il naturale evolvere della dinamica fluviale. All’interno dell’Area di Studio sono localizzate tra Somma Lombardo (frazione Maddalena) e Turbigo;
- zone “A – zone naturalistiche integrali”, nelle quali l’ambiente naturale viene conservato nella sua integrità. Si ritrovano presso il comune di Lonate Pozzolo, località Tornavento, all’interno dell’incisione fluviale;
- zone “B1 – zone naturalistiche orientate”, che individuano complessi ecosistemici di elevato valore naturalistico. All’interno dell’Area di Studio sono presenti ampi areali dal comune di Lonate Pozzolo, in località Tornavento, sino al comune di Turbigo, sempre all’interno dell’incisione fluviale;
- zone “B2 – zone naturalistiche di interesse botanico – forestale”, che individuano complessi botanico-forestali di rilevante interesse. Si ritrovano ampie porzioni tra i comuni di Golasecca e Somma Lombardo, nonché in prossimità dell’Ansa di Castelnovate e presso il comune di Turbigo, dove si evidenziano ampi areali a sud del tessuto urbano;
- zone “B3 – zone di rispetto delle zone naturalistiche”, che per la loro posizione svolgono un ruolo di completamento rispetto a tali ecosistemi, alla fascia del Ticino e di connessione funzionale tra queste e le aree di protezione. All’interno dell’Area di Studio l’ubicazione di dette aree rispecchia quanto visto per le zone “B2”;
- zone “C1 - ambito di protezione delle Zone Naturalistiche Perifluviali”, rappresentate da zone agricole e forestali a prevalente interesse faunistico, definita dal territorio nel quale, pur in presenza di significative emergenze di valore naturalistico, prevalgono gli elementi di valore storico e paesaggistico. Si ritrovano ampie zone in località Case Nuove e Maddalena e da qui si sviluppa sino al comune di Turbigo;
- aree “R – degradate da recuperare”, nelle quali pregresse condizioni di degrado, compromissione o incompatibilità ambientale, vengono indirizzate ad un recupero compatibile con le esigenze di tutela naturalistica e paesaggistica del Parco. Alcune di queste aree sono presenti presso il comune di Somma Lombardo, di Vizzola Ticino e Lonate Pozzolo, in località Tornavento.

Per le zone A, B1 e B2 è fatto divieto assoluto di sorvolare, con qualsiasi tipo di aeromobile, ad una quota inferiore ai 100 m, fatta eccezione per i mezzi

utilizzati per l'esercizio di attività di vigilanza e soccorso, di controllo di impianti e infrastrutture e/o autorizzati dal Parco.

Il sedime aeroportuale non risulta a diretto contatto con aree disciplinate dal Parco naturale della Valle del Ticino. Si riscontra tuttavia, in prossimità di Vizzola Ticino e Somma Lombardo (località Case Nuove), a circa 0,2 km, una zona classificata come "C1".

In tale territorio vengono sostenute le attività agricole e forestali, nel rispetto degli elementi di caratterizzazione paesistica; le attività antropiche sono tese a conservare e migliorare i caratteri agronomici, faunistici ed ambientali del Parco, con riguardo anche al mantenimento dell'uso dei suoli e degli elementi di caratterizzazione storica del paesaggio.

A livello paesaggistico il PTC del Parco identifica alcuni percorsi panoramici che si sviluppano a partire da Somma Lombardo sino ad arrivare a Turbigo, per poi proseguire seguendo il corso del Naviglio Grande. In prossimità di alcuni punti a maggior valore paesaggistico, il PTC posiziona alcuni coni visuali, che per lo più si aprono lungo la vallata del fiume Ticino. Solo un punto di visuale, posto a sud di Vizzola Ticino, è rivolto verso il complesso aeroportuale, che tuttavia non risulta visibile.

2.2.9.2 *Piano di Settore Boschi*

Il *Piano di Settore Boschi*, approvato con DCR n. IV/1929 del 20 marzo 1990, in quanto piano di attuazione per settori funzionali, risponde alle finalità pubbliche previste dalla legislazione istitutiva del Parco del Ticino.

Il Piano specifica ed integra le previsioni del piano territoriale relative alla conservazione ed al recupero dei boschi e delle foreste nell'ambito dell'area del Parco e disciplina il trattamento e gli interventi nei boschi, in conformità con le disposizioni della LR n. 9 del 27 gennaio 1977 e con le prescrizioni del piano territoriale di coordinamento, circa le zone a diverso grado di tutela.

Nella *Tabella 2.2.9.2a* si riportano, in maniera sintetica, le tipologie presenti all'interno dell'*Area di Studio*.

Tabella 2.2.9.2a *Tipologie Presenti all'Interno dell'Area di Studio*

Tipologia	Descrizione
M1	Boschi di pino e di castagno
M2	Boschi di castagno
M3	Boschi e boscaglie di esotiche dell'area morenica
P1	Boschi e boscaglie dei ripiani terrazzati dominate da specie legnose esotiche
P2	Lande con brugo più o meno alberate
V1	Boschi e foreste della piana alluvionale del fondovalle
V3	Boscaglie e cespuglietti xerofili più o meno aperti e formazioni a bosco parco
V5	Boschi e boscaglie di esotiche delle scarpate che delimitano la valle
V6	Boscaglie di greto
V7	Boschi, boscaglie e arbusteti mesofili e mesoigrofilo
C1	Latifoglie esotiche
C2	Aghifoglie esotiche
A1	Cave, piste, strade
A2	Abitazioni, parchi
c1	Prati polifiti
c2	In rotazione
e2	Praterie igrofile

Qui di seguito si riporta l'ubicazione delle singole tipologie presenti all'interno dell'Area di Studio:

- “Zone M1”, caratterizzate dalla presenza di pini e castagno. Sono presenti principalmente a nord dell'aeroporto, in prossimità del comune di Vergiate, Somma Lombardo e Arsago Seprio;
- “Zona M2”, a castagno, presenti principalmente a nord del complesso aeroportuale della Malpensa, presso i comuni di Vergiate e Golasecca. Alcune aree si riscontrano a Gallarate dove è presente una piccola zona M2, al confine con il comune di Besnate;
- “Zona M3”, ubicata per lo più presso il comune di Vergiate e tra Gallarate, Arsago Seprio e Casorate Sempione. Presso il comune di Golasecca si ravvisa la presenza frammentaria di dette aree, presenti tra zone M1 e M2;
- “Zone P1”, dislocate a est e sud – est rispetto all'aeroporto intercontinentale di Malpensa. In particolare in prossimità dei comuni di Lonate Pozzolo e Ferno ne è presente una vasta estensione, che lambisce il comune di Nosate. Altro areale si ritrova tra i comuni di Samarate, in località Cascina Elisa e Verghera e Busto Arsizio. Zone di minore importanza sono altresì presenti nei comuni di Robecchetto con Induno, Vizzola Ticino, Castano Primo, Golasecca e Somma Lombardo, in località Coarezza;
- “Zone P2”, la cui ubicazione è simile a quella vista per le “Zone P1”. Le aree a maggiore estensione si ritrovano a sud del complesso aeroportuale della Malpensa, sino al comune di Nosate. Altre zone a brugo, con presenza di formazioni più o meno boscate sono riscontrabili intorno a

Malpensa, ai confini con i comuni di Somma Lombardo e Casorate Sempione, nonché in prossimità degli abitati di Gallarate, Ferno e Lonate Pozzolo. Fasce P2 sono inoltre riscontrabili presso Vizzola Ticino;

- “Zone V1”, caratteristici della piana alluvionale e del fondo valle, presenti principalmente presso il comune di Nosate;
- “Zone V3”, caratterizzate da formazioni di boscaglie e cespuglietti xerofili. Tale tipologia si riscontra presso i comuni di Somma Lombardo, in località Coarezza, Lonate Pozzolo, in località Tornavento, e Vizzola Ticino;
- “Zone V5”, definite a bosco e boscaglia esotica di scarpata; si ritrovano principalmente in prossimità del fiume Ticino, in particolare, presso i comuni di Golasecca, Vizzola Ticino, Somma Lombardo, in località Coarezza e Case Nuove, e Lonate Pozzolo, in località Tornavento;
- “Zone V6” caratterizza per la presenza di formazioni di greto. Tali zone si ritrovano ad est dell’Aeroporto Intercontinentale della Malpensa. In particolare aree V6 si osservano presso i comuni di Vizzola Ticino, in località Castelnovate, Lonate Pozzolo, in località Tornavento, e Nosate;
- “Zone V7”, i cui boschi, boscaglie e arbusteti igrofilo e mesoigrofilo sono tipiche delle aree fluviali. Sono ubicati per lo più nei comuni di Vizzola Ticino, in località Castelnovate, e nell’abitato di Nosate;
- “Zone C1”, caratterizzate dalla presenza di latifoglie esotiche. Si ritrovano all’interno del comune di Vizzola Ticino, in prossimità del confine con il complesso aeroportuale;
- “Zona C2”, definite da aghifoglie esotiche, si ritrovano presso il comune di Somma Lombardo, in località Coarezza e tra Gallarate e Casorate Sempione. Da ultimo si annoverano zone “C2” presso il comune di Golasecca;
- “Zone A1” presenti presso i comuni di Somma Lombardo, Nosate e Lonate Pozzolo, in località Tornavento;
- “Zone A2”, presenti presso i comuni di Lonate Pozzolo e Somma Lombardo;
- “Zone c1”, caratterizzati da prati polifiti. All’interno dell’Area di Studio si ritrovano principalmente nei comuni di Arsago Seprio, Somma Lombardo, in località Coarezza e Ferno;
- “Zone c2”, dove i prati in rotazione si ritrovano principalmente in località Coarezza, presso il comune di Somma Lombardo;

- “Zone e2”, presenti a nord dell’Aeroporto Intercontinentale della Malpensa, in particolare presso Vergiate ed Arsago Seprio.

2.2.9.3 *Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale*

Il sedime aeroportuale, pur trovandosi totalmente all’interno del Parco Lombardo Regionale della Valle del Ticino, non risulta a diretto contatto con aree disciplinate dal Parco Naturale. Solo in prossimità di Somma Lombardo, Vizzola Ticino e, più a sud, di Tornavento, si riscontra la presenza di zone classificate come “C1” (Ambito di protezione delle zone naturalistiche perifluviali - Zone agricole e forestali a prevalente interesse faunistico), dove sono vietate, tra le altre, le seguenti attività:

- realizzare nuovi edifici adibiti ad attività produttive, ad eccezione degli edifici rurali e di servizio utili all’attività lavorativa dell’imprenditore agricolo;
- costruire depositi, anche temporanei, di materiale di qualsiasi genere ad eccezione dei prodotti agronomici da impiegare in agricoltura;
- effettuare sbancamenti, con asportazione e commercializzazione di materiale, fatte salve le opere di livellamento che rientrano nelle pratiche agricole.

Tra i comuni di Golasecca e Somma Lombardo, in prossimità dell’Ansa di Castelnovate, presso il comune di Turbigo e, più in generale, avvicinandosi all’alveo del Fiume Ticino, sono presenti anche zone a maggior rilevanza naturalistica, classificate come “B2” (Zone naturalistiche di interesse botanico – forestale).

Scendendo verso sud, presso il comune di Lonate Pozzolo, località Tornavento, sono presenti anche zone classificate come “A” (Zone naturalistiche integrali) e “B1” “Zone naturalistiche orientate”.

2.2.10 *VAS dei Programmi di Sviluppo del Sistema dei Trasporti promossa dal Parco del Ticino Lombardo*

Il documento *VAS dei Programmi di Sviluppo del Sistema dei Trasporti* si inserisce nel percorso di Valutazione Ambientale Strategica volontaria e partecipata, promosso dal Consorzio del Parco Lombardo della Valle del Ticino, ed analizza i programmi di sviluppo dei sistemi di trasporto aereo, stradale e ferroviario.

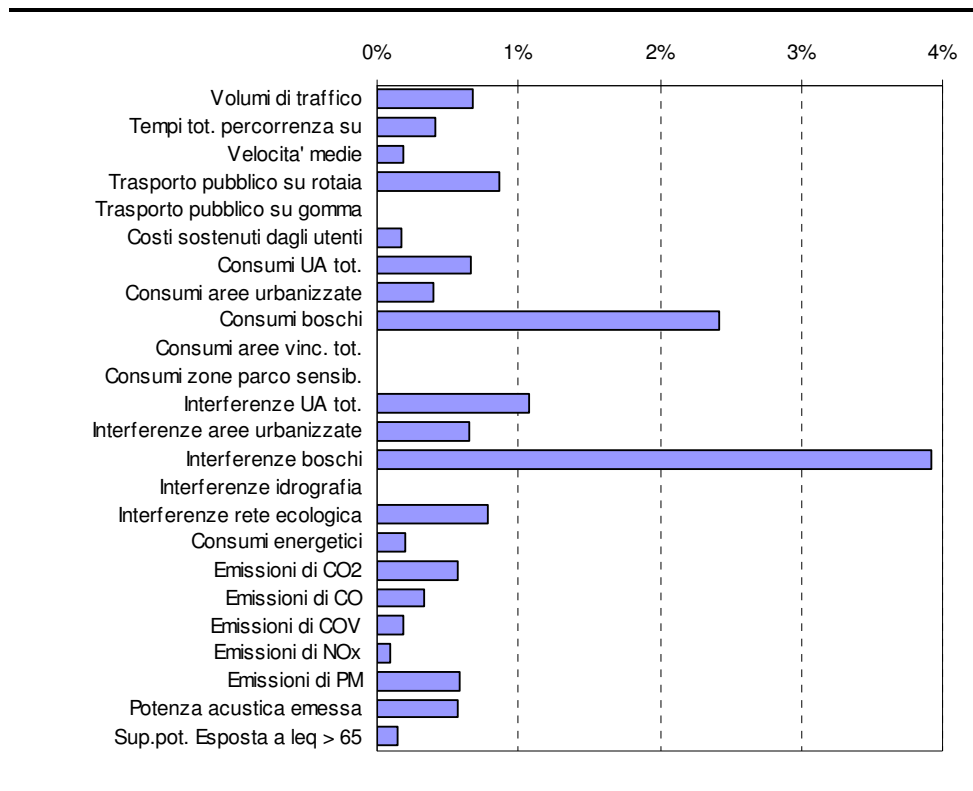
Lo studio illustra i risultati del censimento degli interventi infrastrutturali previsti o programmati all'interno del Parco, o che comunque, pur trovandosi al di fuori dei confini fisici, appaiono in grado di interferire con le sue componenti ambientali. I singoli interventi censiti sono poi analizzati in ragione dei loro livelli di reciproca compatibilità. Tale elaborazione ha costituito la base della costruzione dei singoli scenari di intervento, che saranno poi sottoposti a valutazione ambientale. Tra questi si ricorda il progetto di III pista dell'aeroporto di Malpensa, inserito all'interno del Nuovo Master Plan Aeroportuale.

Prendendo in esame la distribuzione degli interventi per modalità di trasporto, si osserva una netta prevalenza delle opere stradali, che rappresentano il 60% del totale del sistema infrastrutturale. Seguono un discreto numero di interventi ferroviari ed il progetto della terza pista dell'aeroporto di Malpensa.

Nelle valutazioni conclusive della VAS è possibile disaggregare il valore degli indicatori relativi al progetto della terza pista di Malpensa. La *Figura 2.2.10a* presenta le variazioni nel valore degli indicatori rispetto allo scenario di riferimento, quello che considera come realizzate nel 2011 le opere attualmente in cantiere, recentemente ultimate, ovvero il potenziamento dello scalo di Busto Arsizio, la Boffalora Malpensa, la linea AC/AV Torino – Milano e la terza corsia dell'autostrada Milano – Genova).

L'elaborazione è limitata ai soli dati del cosiddetto “scenario basso”, caratterizzato da più limitati tassi di crescita del traffico (+3,9% annuo) e da una più omogenea distribuzione nei tre scali dell'area milanese. Tale ipotesi evidenzia il maggiore peso del progetto della terza pista.

Figura 2.2.10a *Variazioni Percentuali Massime nel Valore degli Indicatori relativi al Progetto di terza Pista dell'Aeroporto Intercontinentale della Malpensa, rispetto lo Scenario di Riferimento (Scenario Basso)*



L'esame dei dati sopra riportati evidenzia come, per tutti gli indicatori considerati nella VAS, il peso del progetto della terza pista oggetto del Nuovo Master Plan Aeroportuale, sia ridotto. Il grafico mostra, infatti, che gli incrementi sul valore degli indicatori determinati dall'intervento sono nella quasi totalità inferiori all'1% di quelli stimati nello scenario di riferimento; solo tre indicatori superano tale valore, tutti riferibili al consumo di suolo. In particolare solo i consumi e le interferenze sui boschi superano la soglia di significatività, pari al 2%, stabilita nella VAS.

Il consumo di suolo, tuttavia, interessa territori interni al Parco del Ticino, ma non ambiti vincolati o individuati come sensibili dal Piano Territoriale di Coordinamento dell'Ente Parco: le interferenze con tale indicatore sono infatti nulle. Di conseguenza è lecito affermare che i boschi interessati dal progetto non presentano un particolare valore naturalistico, così come stabilito dal Piano di Settore Boschi. Tali impatti pertanto, appaiono sostanzialmente compensabili, nei modi previsti dalla normativa vigente (*DGR n. 13900 del 1 agosto 2003*).

Il ridotto peso dell'intervento è confermato dall'esame dei valori assoluti assunti dagli indicatori relativi al progetto della Terza Pista nello scenario di valutazione, riportato in *Tabella 2.2.10a*.

Tabella 2.2.10a Valore degli Indicatori relativi al Progetto di Terza Pista dell'Aeroporto di Malpensa e dello Scenario di Riferimento (Scenario Basso)

Indicatori	U.M.	Scenario di Riferimento	Valore assoluto del progetto 3 ^a pista negli scenari trasportistici				Peso sullo Scenario di Riferimento	
			A	A+	F	F+	min	max
Volumi di traffico	vkm/g	6.098.243	41.590	39.571	30.101	30.062	0,49%	0,68%
Tempi tot. percorrenza su strada	pax-h/g	117.052,4	482,3	477,4	429,2	429,4	0,37%	0,41%
Velocita' medie	km/h	52,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,19%	0,19%
Trasporto pubblico su rotaia	pkm/g	1.345.326	11.485	11.471	11.602	11.659	0,85%	0,87%
Trasporto pubblico su gomma	pkm/g	693.821	9	10	19	17	0,00%	0,00%
Costi sostenuti dagli utenti	k€/g	61.563	105	99	107	107	0,16%	0,17%
Consumi UA tot.	ha	66,8	69	69,1	69	69,1	0,66%	0,66%
Consumi aree urbanizzate	ha	17,7	19,8	19,9	19,8	19,8	0,40%	0,40%
Consumi boschi	ha	18,5	30,3	30,3	30,4	30,3	2,41%	2,42%
Consumi aree vinc. tot.	ha	8,8	0	0	0	0	0,00%	0,00%
Consumi zone parco sensib.	ha	0,9	0	0	0	0	0,00%	0,00%
Interferenze ua tot.	ha	10.676,1	115,3	115,3	115,3	115,3	1,08%	1,08%
Interferenze aree urbanizzate	ha	4.929,7	32	32	32	32	0,65%	0,65%
Interferenze boschi	ha	1308,1	51,3	51,3	51,3	51,3	3,92%	3,92%
Interferenze idrografia	n°	359	0	0	0	0	0,00%	0,00%
Interferenze rete ecologica	n°	127	1	1	1	1	0,79%	0,79%
Consumi energetici	tep/g	946,9	1,9	1,8	1,5	1,4	0,15%	0,20%
Emissioni di CO2	t/g	992,7	5,7	5,6	4,4	4,4	0,44%	0,57%
Emissioni di CO	kg/g	11.935,7	38	39	34	34	0,28%	0,33%
Emissioni di COV	kg/g	535,8	1	1	1	1	0,19%	0,19%
Emissioni di NOx	kg/g	9.557,3	9,3	9	7,1	7,1	0,07%	0,10%
Emissioni di PM	kg/g	120,1	0,7	0,6	0,5	0,5	0,42%	0,58%
Potenza acustica emessa	W	14,16	0,1	0,1	0	0	0,28%	0,56%
Sup.pot. Esposta a leq > 65 dB(a)	ha	1.371	2	2	1	1	0,07%	0,15%

Analizzando i dati della *Tabella* si può evidenziare, per esempio, che il volume di traffico giornaliero nel territorio del Parco del Ticino è pari a oltre 6 milioni di veicoli al chilometro (ma solo 41.000 sono attribuibili al progetto della Terza pista). La stessa VAS rileva tale circostanza, affermando che il peso del traffico di accesso all'aeroporto è solo una piccola componente del traffico presente sulle strade del Parco del Ticino:

“Basti pensare che un traffico di 18,5 milioni di passeggeri/anno corrisponde ad una media di circa 50.000 passeggeri/giorno, corrispondenti allo 0,2% degli spostamenti complessivamente esaminati in sede di simulazione del modello. Per quanto tale segmento di domanda possa esprimersi attraverso spostamenti “qualificati” e di lunga percorrenza, esso resta soltanto una delle componenti della mobilità che interessa il territorio del Parco del Ticino: di fatto, il peso degli spostamenti attratti o generati lato terra dall'aeroporto è pari a circa l'8% degli spostamenti di scambio modellizzati – un valore sostanzialmente paragonabile a quello di ciascuna sub-zona del parco, esaminata singolarmente.”

D'altra parte la VAS del parco del Ticino, nella costruzione degli scenari trasportistici oggetto della valutazione, non pone alcun progetto infrastrutturale in relazione diretta con il progetto di realizzazione della terza pista: valutazione corretta dato che la costruzione della Boffalora – Malpensa, inserita tra gli interventi cantierati che costituiscono lo scenario di riferimento,

completa le opere individuate per migliorare l'accessibilità all'aeroporto e che il progetto della terza pista non necessita di ulteriori infrastrutture di accesso all'aeroporto.

Gli interventi trasportistici analizzati nella *Valutazione Ambientale Strategica dei Programmi di Sviluppo del Sistema di Trasporto* non appaiono dunque correlati al progetto di realizzazione della terza pista, ma rispondenti ad altri obiettivi.

2.2.11 *Piano d'Area del Parco Naturale Piemontese della Valle del Ticino*

Il Parco Naturale della Valle del Ticino Piemontese è stato istituito con *LR n. 53 del 21 agosto 1978*. Gli obiettivi di tutela indicati all'*art. 3* della legge istitutiva riguardano in particolare:

- la salvaguardia delle caratteristiche naturali, ambientali e paesaggistiche della Valle del Ticino;
- l'organizzazione del territorio a fini fruitivi, ricreativi, didattici, scientifici e culturali;
- la difesa del patrimonio naturale, costituito dalle acque del Ticino, con il miglioramento delle loro condizioni idrobiologiche e la protezione dai fattori inquinanti;
- la ricostituzione dell'unità ambientale e paesistica del Parco attraverso il coordinamento degli interventi sui territori di pertinenza piemontese e lombarda;
- la difesa delle attività agricole, per un razionale utilizzo delle risorse e il recupero delle terre incolte e a vocazione agricola, in armonia con i piani agricoli di zona, nonché la regolamentazione dei tagli boschivi e la riqualificazione dei boschi esistenti.

In seguito all'istituzione del Parco piemontese è stato redatto, nel 1980, un *Piano d'Area*, adottato con *DGR n. 47-29779 del 20 maggio 1980* e approvato con *DCR n. 839-CR-194 del 21 febbraio 1985*.

Attraverso la Relazione, le NTA e la relativa cartografia, tale strumento definiva il quadro generale dell'assetto del territorio del Parco, con uno specifico impegno per la tutela dei valori naturalistici, ambientali ed economici dell'area, anche in funzione di una fruizione sociale, culturale e ricreativa.

I contenuti essenziali del *Piano* del 1985 si articolavano su tre livelli: quello relativo alla zonizzazione del territorio del Parco, quello riferito all'analisi e alla regolamentazione delle modalità fruitive del Parco e quello concernente

l'esame delle diverse componenti ambientali e antropiche (vegetazione, climatologia, interventi forestali, fauna, colture agrarie, cave e attività estrattiva, discariche, edilizia residenziale e rurale e manufatti per il tempo libero, sistema dei trasporti e regime di accessibilità metropolitana al Parco), con la definizione di elenchi e di indirizzi generali di protezione.

Il *Piano* suddivideva il Parco in 40 zone e circa 20 punti di accesso; tale zonizzazione era riferita, in particolare, alle "aree di conservazione dell'agricoltura", alle "riserve naturali", alle "località di afflusso e aree attrezzate" e alle "comunicazioni", interpretate quali parti strutturanti l'area protetta, in relazione alle destinazioni funzionali e produttive prevalenti.

Attualmente, con *Delibera di Consiglio Direttivo del 28 luglio 2005*, è stato approvato il nuovo Piano d'Area del Parco Naturale Piemontese della Valle del Ticino in fase di approvazione definitiva da parte della Regione Piemonte.

In attesa di designazione da parte della Regione, del soggetto gestore del Sito di Interesse Comunitario (SIC IT11500001 – Valle del Ticino) della Rete Natura 2000 e dell'approvazione del relativo Piano di Gestione, si fa riferimento al Piano del 2005 in quanto strumento tendente a raggiungere gli obiettivi di conservazione degli habitat e delle specie che caratterizzano l'intera area in un rapporto equilibrato tra esigenze di conservazione e uso sostenibile delle risorse.

Il *Piano d'Area* costituisce il Piano per il Parco e ha valenza di Piano Urbanistico, sostituendo, in questo modo, i piani paesistici, territoriali ed urbanistici.

A livello sovracomunale il territorio degli undici comuni del Parco è pianificato sia a livello regionale, che provinciale. I due principali strumenti di riferimento sono il PTR - Ovest Ticino, che riguarda 7 degli 11 Comuni, e il Piano Territoriale della Provincia di Novara, il quale oltre a pianificare tutti gli undici Comuni, propone l'istituzione di aree intercomunali da sottoporre a pianificazione settoriale (paesistica, produttiva, ecc.). Di fatto, gli strumenti sovracomunali danno indicazioni di utilizzo del territorio e di normativa per l'area cosiddetta contigua alla fascia del vero e proprio Parco, demandando totalmente all'Ente Parco, la pianificazione del territorio di competenza.

All'interno del territorio del Parco, ai fini della tutela idrogeologica e della difesa del suolo, vige il *Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)*, redatto dall'Autorità di Bacino del fiume Po. Il nuovo Piano d'Area recepisce la normativa e i limiti all'utilizzo del territorio con particolare riferimento alle fasce A e B.

Per quanto concerne la tutela della qualità dell'aria e la protezione dell'inquinamento acustico, l'Ente Parco promuove:

- l'eliminazione di ogni forma di inquinamento dell'aria che possa causare danno alla flora, alla fauna, ed agli ecosistemi, recare danno alla salute umana, deteriorare beni architettonici e storici, nuocere agli usi agricoli, ricreativi e produttivi del territorio. Gli interventi e le attività che si svolgono nel territorio del Parco non devono comportare un peggioramento della qualità dell'aria;
- azioni di monitoraggio.

Il *Piano*, in conformità con i Piani di Zonizzazione Acustica comunali, persegue il contenimento di ogni forma di inquinamento acustico.

L'Ente Parco persegue altresì l'obiettivo dell'abbattimento dell'inquinamento ottico e luminoso ai fini della salvaguardia dei bioritmi naturali delle piante e degli animali, ed in particolare delle rotte migratorie dell'avifauna.

La *Tabella 2.2.11a* riporta il confronto tra il *Piano* del 1985 e il *Piano d'Area* approvato dal Parco.

Tabella 2.2.101a *Corrispondenza fra il Piano d'Area del 1985 e il Nuovo Piano d'Area*

Piano d'Area Vigente	Nuovo Piano d'Area
Zona di riserva naturale speciale	Zona di riserva naturale speciale
Zona agricola speciale	Zona agricola speciale
	Zone naturalistiche di interesse botanico e faunistico
	Zone naturalistiche a prevalente interesse forestale
Altre aree	Zone agricole e forestali di interesse paesaggistico
	Zone di fruizione
	Zone di riqualificazione ambientale
	Zone con attività produttive esistenti
Aree di conservazione dell'agricoltura	Preparco

Un ulteriore confronto che riteniamo possa essere utile è quello tra la pianificazione del Parco Naturale Piemontese e quella del Parco Naturale Lombardo. La *Tabella 2.2.11b* riporta il confronto fra le legende appartenenti ai due strumenti.

Tabella 2.2.11b *Corrispondenza fra il Parco Naturale Piemontese e Lombardo*

Zone MAB	Parco Naturale Lombardo	Parco Naturale Piemontese
C. CORE	A – Zone naturalistiche integrali	Zone di riserva naturale speciale
	B1 – Zone naturalistiche integrali	
B. BUFFER	B2 – Zone naturalistiche di interesse botanico – forestale	Zona agricola speciale
	B3 – Zone di rispetto delle aree naturalistiche	Zone naturalistiche di interesse botanico e faunistico
	C1 – Zone agricole e forestali di protezione a prevalente interesse faunistico	Zone naturalistiche a prevalente interesse forestale
	C2 – Zone agricole e forestali di protezione a prevalente interesse paesaggistico	Zone agricole e forestali di interesse paesaggistico
	G1 – Zone di pianura asciutta a preminente vocazione forestale	Pre-parco
G2 – Zone di pianura irrigua		

La *Tabella 2.2.11c* evidenzia, in forma sintetica, le tipologie cartografate in *Figura 2.2.11a*, riportante l'azzoneamento del Parco della Valle del Ticino Regione Piemonte, con riferimento all'*Area di Studio* individuata.

Tabella 2.2.11c *Tipologie Cartografate nella Carta di Azzoneamento del Piano d'Area Piemontese della Valle del Ticino*

Tipologia	Descrizione
Zone di riserva naturale speciale	Complessi ecosistemici di elevato valore naturalistico
Zone naturalistiche di interesse botanico e faunistico	Complessi ecosistemici a prevalente carattere botanico – forestale e di rilevante interesse faunistico.
Zone agricole e forestali di interesse paesaggistico	Zone destinate alla conduzione agricola in cui prevalgono elementi di valore paesaggistico
Zone di riqualificazione ambientale	Aree indirizzate ad un recupero compatibile con le esigenze generali di tutela ambientale e paesaggistica
Zone di fruizione	Aree adibite a diverso utilizzo da parte di soggetti diversi
Zone con attività produttive	
Fiume	

Il complesso dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa non è direttamente sito all'interno dell'area del Parco, ma si trova ad est del fiume Ticino, ad una distanza minima pari a 0,8 km, misurati nel punto del confine dell'aeroporto più vicino al limite del Parco (estremo sud-ovest del sedime aeroportuale).

A livello paesaggistico il *Piano d'Area* identifica diversi sistemi e sottosistemi. Di seguito riportiamo quelli rientranti all'interno dell'*Area di Studio*.

- *Sistema dei principali tributari del Po*. Si ritrovano lungo una fascia che si estende da Varallo Pombia sino a Oleggio;

- *Sistema del Cusio – Verbano*. Si ritrovano a Nord, presso il comune di Varallo Pombia;
- *Sistema delle baragge* (termine novarese che identifica la brughiera). Sono presenti a Ovest, in una fascia che si estende dal comune di Marano Ticino sino a Oleggio;
- *Sistema dell'alto novarese*. Si presentano ad Est dell'Area di Studio, presso i comuni di Oleggio.

2.2.11.1 Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale

Come precedentemente riportato, l'aeroporto intercontinentale di Malpensa non ricade direttamente all'interno dell'area delimitata dal Parco della Valle del Ticino Piemonte. Tuttavia, analizzando lo "Studio di Settore 04 – Sistemi Infrastrutturali", approvato contestualmente con il nuovo Piano d'Area, si evidenzia l'importanza del rapporto tra Parco e scalo aeroportuale.

Lo strumento sottolinea la necessità di valutare possibili impatti derivanti dall'aeroporto in particolare: l'impatto acustico, l'impatto atmosferico, il consumo di suolo. La rilevanza degli impatti dovrebbe essere letta in funzione dei ricettori e dell'estensione limitata della foresta planiziale del Ticino rispetto al resto del territorio.

Il Piano d'Area riporta uno stralcio del PTCP della Provincia di Novara che sottolinea gli impatti ambientali da rumore e sul traffico relativi al complesso aeroportuale di Malpensa: *"L'entrata in attività di Malpensa 2000 ha comportato due (attendibili) impatti problematici. Da un lato i problemi prodotti dai sorvoli, dall'altro il peggioramento delle condizioni del traffico stradale ed autostradale nell'area circostante l'aeroporto insieme ai ritardi nella realizzazione della rete di infrastrutture e collegamenti hanno messo in evidenza lacune di programmazione e pecche di pianificazione degli interventi collaterali. Il completamento delle previsioni di sviluppo dell'aeroporto porterebbe inevitabilmente, in queste condizioni, ad aggravare ulteriormente la situazione."*

Le considerazioni esposte all'interno del PTCP, sopra riportate, presuppongono tuttavia che tali ipotesi vengano gestite in modo integrato tra tutti gli enti con competenza territoriale e pianificatoria. Peraltro, la realizzazione di alcune infrastrutture ha già dato risposte concrete alle problematiche sollevate.

2.2.12 Piano Territoriale Regionale d'Area "Navigli Lombardi"

Il Piano Territoriale Regionale d'Area "Navigli Lombardi" (PTRA) è lo strumento di governo dell'area dei Navigli Lombardi. Tale area rappresenta un ambito

territoriale di grande potenzialità, legata alla presenza di risorse storico-architettoniche e naturalistico-ambientali, ma non ancora organizzate in forma di sistema.

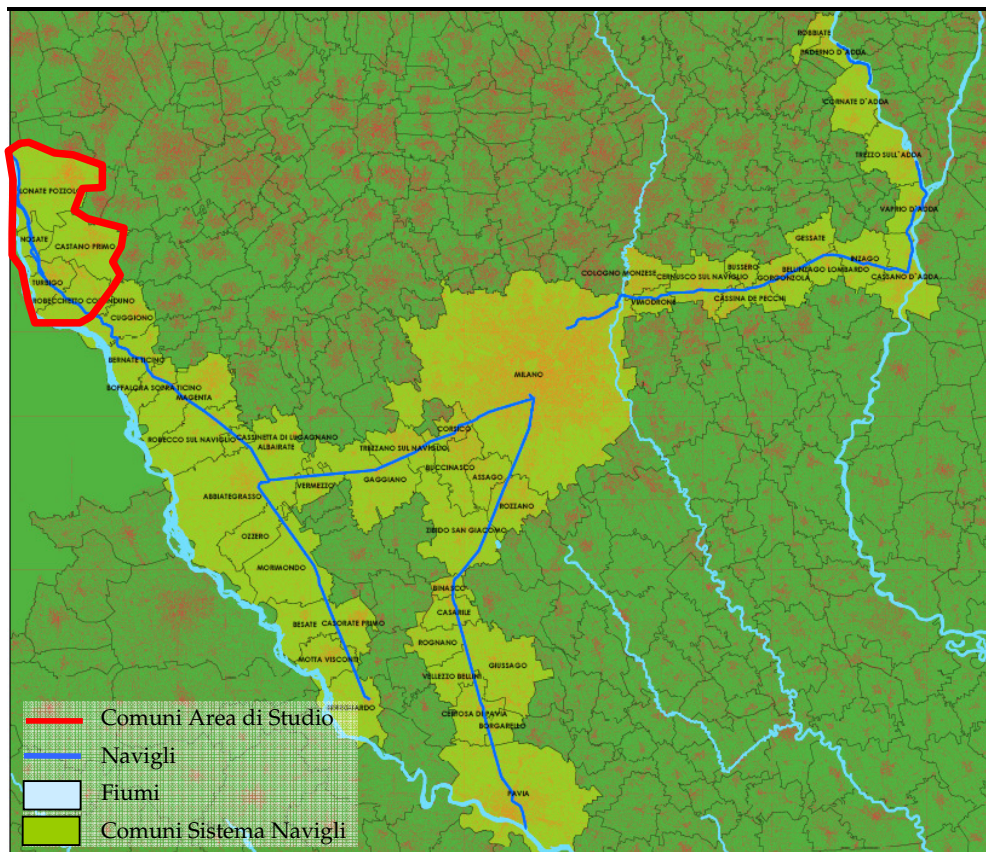
Il *Piano d'Area "Navigli Lombardi"* è ancora in fase di redazione; esso è stato avviato con *DGR 7452/2008 del 13 giugno 2008* e con il Forum del 9 luglio 2008 si è aperto formalmente il processo di piano di interesse regionale e la relativa valutazione ambientale (VAS) per l'ambito che riguarda quattro Navigli (Grande, Pavese, Bereguardo, Paderno e Martesana) e interessa 51 comuni, quattro Province (Milano, Pavia, Varese e Lecco) e tre Parchi regionale (Ticino, Agricolo sud Milano e Adda nord).

Il sistema dei Navigli interessa i seguenti comuni rivieraschi, compresi i capoluoghi di Milano e Pavia:

- *Naviglio Grande*: Lonate Pozzolo, Nosate, Castano Primo, Turbigo, Robecchetto con Induno, Cuggiono, Bernate Ticino, Boffalora sopra Ticino, Magenta, Robecco sul Naviglio, Cassinetta di Lugagnano, Abbiategrasso, Vermezzo, Albairate, Gaggiano, Trezzano sul Naviglio, Buccinasco, Corsico, Milano.
- *Naviglio Pavese*: Assago, Rozzano, Zibido San Giacomo, Binasco, Casarile, Rognano, Giussago, Vellezzo Bellini, Certosa di Pavia, Borgarello, Pavia.
- *Naviglio di Bereguardo*: Ozzero, Morimondo, Besate, Casorate Primo, Motta Visconti, Bereguardo.
- *Naviglio di Martesana e di Paderno*: Robbiate, Paderno d'Adda, Cornate d'Adda, Trezzo sull'Adda, Vaprio d'Adda, Cassano d'Adda, Inzago, Gessate, Bellinzago Lombardo, Gorgonzola, Bussero, Cassina dè Pecchi, Cernusco sul Naviglio, Vimodrone, Cologno Monzese.

La successiva *Figura 2.2.12a* rappresenta i comuni appartenenti al sistema dei Navigli.

Figura 2.2.12a Ambito del Piano d'Area "Navigli Lombardi" (Fonte: Regione Lombardia)



Il *PTRA* si propone di coordinare gli interventi e gli strumenti di pianificazione in una visione intercomunale e interprovinciale. I suoi obiettivi specifici sono i seguenti:

- potenziare la fruizione del patrimonio storico-architettonico e naturalistico-ambientale che caratterizza queste aree, governando le trasformazioni del territorio attraverso modalità corrette di utilizzo delle risorse e limitando i danni dovuti alla forte urbanizzazione e congestione delle aree presenti in alcuni tratti dei Navigli;
- salvaguardare il complesso delle risorse e del patrimonio culturale da fattori di rischio quali il degrado, la scarsa tutela e l'uso improprio del territorio circostante;
- attuare politiche di governante assicurando il coordinamento degli interventi e degli strumenti di pianificazione intercomunali e interprovinciali, in modo da creare opportunità di sviluppo sostenibile e di migliorare la qualità di vita, per ottenere un ambito territoriale di alto valore nel cuore della Lombardia.

2.2.12.1 Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale

Ad oggi non è possibile valutare il rapporto del progetto in esame con il *Piano d'Area "Navigli Lombardi"* essendo questo ancora in fase di redazione.

2.2.13 Piano Regionale dei Trasporti

Il presente *Paragrafo* analizza lo stato attuale della pianificazione settoriale in materia di trasporti e di logistica, con particolare riguardo per l'*Area di Studio* individuata.

2.2.13.1 Regione Lombardia, Piano del Sistema dell'Intermodalità e della Logistica

La Regione Lombardia ha predisposto nel 1982 un *Piano Regionale dei Trasporti*, ormai largamente superato nei contenuti. Attualmente lo sviluppo di detta tematica è affidato da una parte al *Programma Regionale di Sviluppo (PRS)* e dall'altra, per quanto riguarda la logistica, al *Piano del Sistema dell'Intermodalità e della Logistica*. Il presente *Paragrafo* analizza pertanto gli strumenti più recenti disponibili.

Piano Regionale di Sviluppo dell'VIII Legislatura

Il *Programma Regionale di Sviluppo* dell'VIII legislatura si articola in diversi capitoli, tra cui quello relativo all'*Ambiente, il Territorio e le Infrastrutture*. Per l'area dell'aeroporto di Malpensa la Regione prevede la realizzazione di una rete infrastrutturale nel cui ambito assumono particolare rilievo:

- l'attivazione del piano degli interventi previsto dall'Accordo Quadro Malpensa (cfr *Paragrafo 2.2.1.1*);
- il potenziamento della A4, dal Ticino a Boffalora;
- il completamento dell'accessibilità ferroviaria a Malpensa ed il potenziamento della rete attestata sulla direttrice del Sempione (rete FNM Castellanza – nodo Busto – Gallarate FS);
- la realizzazione delle tratte del sistema viabilistico pedemontano.

Con *DCR n. VIII/685 del 29 luglio 2008*, la Regione Lombardia ha approvato il *DPEFR 2009-2011*. Tale strumento di programmazione economica e finanziaria è stato concepito come documento di aggiornamento del *Programma Regionale di Sviluppo* dell'VIII Legislatura Regionale (PRS) ed indica, per ciascun ambito, le azioni di innovazione che si propongono rispetto al PRS e le azioni di implementazione.

Tale documento riporta i principali interventi infrastrutturali descritti nel *PRS* del 2005 e conferma la volontà, da parte della Regione Lombardia, di considerare la valenza strategica del sistema aeroportuale lombardo, ed in particolare di Malpensa e del suo sistema di accessibilità stradale e ferroviario, così come definito dal Protocollo Malpensa sottoscritto il 26 marzo 2007 per i cui dettagli si rimanda al *Paragrafo 2.2.1.1*.

Il *DPEFR 2009-2011* evidenzia anche la necessità di contrastare il depotenziamento dell'Aeroporto di Malpensa, causato dalla crisi di Alitalia e dal ridimensionamento della sua presenza sull'hub.

Tra le diverse azioni che verranno adottate vi è l'impostazione del nuovo *Piano d'Area Malpensa* in quanto verrà meno, nel 2009, l'efficacia del Piano vigente; si proseguirà inoltre l'attività di delocalizzazione degli insediamenti intorno all'aeroporto ed incompatibili con il suo sviluppo, oltre al progetto di riuso del patrimonio acquisito.

Piano del Sistema dell'Intermodalità e della Logistica in Lombardia

Il presente *Piano*, approvato con *DCR n. VI/1245 del 5 maggio 1999*, si prefigge di:

- individuare le linee di indirizzo e le azioni strategiche in merito all'intermodalità ed alla logistica, sulla base dell'offerta infrastrutturale, attuale e programmata, e della domanda della mobilità merci attesa;
- indicare l'assetto dei nodi per il trasporto intermodale, per la logistica, strutturati in sistema di prima e seconda corona, con particolare riferimento al breve-medio termine;
- indicare le linee guida per il monitoraggio e l'attuazione del *Piano* stesso.

Dall'analisi del *Piano* emerge un chiaro riferimento alla plurimodalità, intesa come possibilità di ricorrere al modo di trasporto più congeniale e strategico per le specifiche esigenze del cliente.

Cargo City – Malpensa rappresenta l'espressione più efficiente di un centro plurimodale vera e propria piattaforma logistica per la distribuzione a largo raggio interconnessa ai sistemi portuali e/o aeroportuali europei.

A fianco a questo si ricorda la presenza del terminal HUPAC, da poco ampliato. Tale polo, denominato Busto II, assolve ad una funzione sia terminalistica gomma – ferro, sia "gateway" in abbinamento a Milano – Smistamento.

Per quanto riguarda il sistema di accessi il terminal potrebbe operare indifferentemente sulle stazioni di Busto Arsizio o di Gallarate, essendo ad entrambe raccordato attraverso il sistema viabilistico. L'impianto usufruirebbe dell'attuale sistema di accessi con svincolo dedicato sulla SS 336.

Rapporti con il Nuovo Master Plan Aeroportuale

Gli interventi previsti dal Nuovo Master Plan Aeroportuale, conformemente a quanto dichiarato nei documenti precedentemente citati, richiederanno un corrispondente ampliamento del sistema viario, con nuovi tratti stradali che si collegheranno a quelli esistenti.

In particolare, dopo lo svincolo dalla SS 336 e l'immissione nel sistema multilivello a senso unico che già attualmente serve il Terminal 1, un nuovo tratto stradale correrà in direzione sud costeggiando la zona di ampliamento delle aree di parcheggio auto, si collegherà con la nuova zona destinata ai mezzi pubblici (autobus, navette e taxi) e, sdoppiandosi su due livelli, raggiungerà i due piani operativi del nuovo corpo di fabbrica (con flusso in direzione sud-nord) per poi riallacciarsi ai rispettivi esistenti livelli del Terminal 1.

È previsto anche un incremento delle aree di parcheggio auto tale da soddisfare la domanda stimata per il futuro; tali incrementi di capacità si otterranno sia mediante la realizzazione di edifici multipiano sia con aree di sosta "a raso".

Altre aree verranno individuate per l'accumulo dei taxi e per i servizi di autonoleggio.

Con riferimento al nuovo Terminal 2 verrà realizzato un più adeguato ed efficiente sistema di accesso. Il nuovo sistema viario è previsto a senso unico su due livelli; verranno inoltre potenziate le aree di parcheggio "a raso" e in edificio multipiano, utilizzando aree poste a breve distanza dall'edificio.

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale prevede anche la realizzazione di una stazione ferroviaria ubicata in prossimità del Terminal 2, per garantire anche a questa aerostazione la possibilità di un comodo e diretto accesso su ferro dal territorio.

Per una descrizione più dettagliata del progetto si rimanda al *Paragrafo 3.4.2.*

2.3 **LIVELLO PROVINCIALE**

2.3.1 **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Milano**

Il *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* della Provincia di Milano è stato approvato con *DCP n. 55 del 14 ottobre 2003*.

La *Legge Regionale per il Governo del Territorio n. 12/2005*, tuttavia, ha modificato il quadro normativo del sistema di pianificazione territoriale ed urbanistico, introducendo modifiche per quanto concerne il ruolo e le funzioni ai diversi livelli di gestione territoriale. Il *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)*, di conseguenza, muta in parte i propri contenuti e i livelli di coerenza delle disposizioni in esso previste.

Dal punto di vista del metodo tre elementi segnano il nuovo modello di pianificazione: la *Valutazione Ambientale Strategica (VAS)*, la partecipazione e il monitoraggio nella fase attuativa.

In quest'ottica la Provincia ha dato avvio, con il Forum plenario del 26 settembre 2006, al processo di VAS. Il processo di *Valutazione Ambientale Strategica* segue, passo per passo, l'elaborazione del *Piano*, dalla definizione degli obiettivi e delle possibili alternative, alla scelta delle modalità di monitoraggio in fase di attuazione.

Il tale contesto il progetto di adeguamento del Piano è stato presentato presso la Conferenza dei Comuni il 13 febbraio 2008, per una prima valutazione. La raccolta delle ultime proposte dei Comuni ha introdotto alcune integrazioni ed il progetto, così rivisto, avrebbe dovuto essere inviato una seconda volta alla Conferenza, affinché esprimesse il proprio parere.

Il processo tuttavia non ha seguito il suo decorso ed è stato attualmente ritirato.

Di seguito si riporta trattazione dello strumento vigente, ovverosia il *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* della Provincia di Milano approvato con *DCP n. 55 del 14 ottobre 2003*.

2.3.1.1 **Il PTCP Vigente della Provincia di Milano**

Il Piano vigente si configura come "*Piano Urbanistico Territoriale con Finalità di Salvaguardia dei Valori Paesaggistici ed Ambientali*" e come "*Piano di Tutela nei Settori della Protezione e della Natura, della Tutela dell'ambiente, delle Bellezze Naturali delle Acque e della Difesa del Suolo*".

Nella sezione "*Tutela e Valorizzazione del Sistema Paesistico – Territoriale*" viene evidenziata la struttura del territorio, ed, in particolare, la sua suddivisione in

Unità Paesistico – Territoriali. Da tale classificazione si evince che nell'*Area di Studio* rientrano aree classificate come *Alta pianura asciutta occidentale* e *Area dell'alta pianura irrigua occidentale*, a cui si associa quella della Valle del Ticino.

Per quanto concerne la prima tipologia si evidenzia un paesaggio caratterizzato da un'attività agricola poco differenziata e frammentata condotta in asciutto, con zone coltivate a seminativo e a prato, frammiste a poche aree boscate.

Il paesaggio agrario che connota l'*Alta pianura irrigua occidentale* è sostanzialmente omogeneo e pianeggiante, scandito da una struttura irrigua capillare, derivante dai canali di adduzione del Villoresi e dagli alvei delle risorgive. Il percorso del canale principale, dei canali secondari e delle rogge è segnato da filari di alberi o da boschetti laterali.

Per entrambe le tipologie individuate, le politiche, le strategie, gli strumenti degli interventi di gestione dovranno riferirsi in maniera unitaria e coordinata alle peculiarità delle Unità Paesistico Territoriali. Tali unità costituiscono, per i Comuni, riferimento essenziale per lo sviluppo dei contenuti paesistici degli strumenti urbanistici locali.

Ai fini della tutela e della valorizzazione del paesaggio il *PTCP* individua degli ambiti di rilevanza paesistica. Con riferimento all'*Area di Studio* si ricorda che presso il comune di Nosate sono presenti sia ambiti di rilevanza paesistica, naturalistica e paesistico - fluviale e sia aree boscate. Per tali aree il *PTCP* mira alla valorizzazione e alla salvaguardia nel tempo del patrimonio idrico superficiale e del suo contesto naturalistico.

Nei comuni di Castano Primo e Vanzaghello e in generale nella parte meridionale dell'*Area* analizzata, sono presenti aree boscate, aree a forte rilevanza paesistica, zone umide estese e aree archeologiche.

Gli ambiti di rilevanza paesistica e paesistico – fluviale sono aree connotate dalla presenza di elementi di interesse storico, geomorfologico, naturalistico; si tratta di aree in cui si manifestano dinamiche idrauliche, intese come sistemi territoriali costituiti dal corso d'acqua naturale e dal relativo contesto paesistico, caratterizzato da elementi morfologici, naturalistici, storico – architettonici e culturali. Sono altresì comprese le aree che necessitano di una riqualificazione dal punto di vista paesaggistico.

Le modalità di intervento ammesse rispondono al principio della valorizzazione.

Gli indirizzi del *PTCP* mirano, per tali aree, alla tutela ed al potenziamento degli elementi e delle unità ecosistemiche che li caratterizzano oltre che allo sviluppo di attività ricreative e culturali, poiché compatibili con l'assetto paesistico. In particolare per, le aree fluviale, il *PTCP* provvede a:

- valorizzare e salvaguardare la qualità del patrimonio idrico superficiale e del suo contesto naturalistico;
- sviluppare gli ecosistemi in funzione del potenziamento del corridoio ecologico naturale principale.

Più in generale non sono consentite, di norma, attività estrattive e sono ammesse nuove espansioni edilizie a patto di evitare la formazione di nuovi sistemi insediativi sconnessi dai nuclei esistenti.

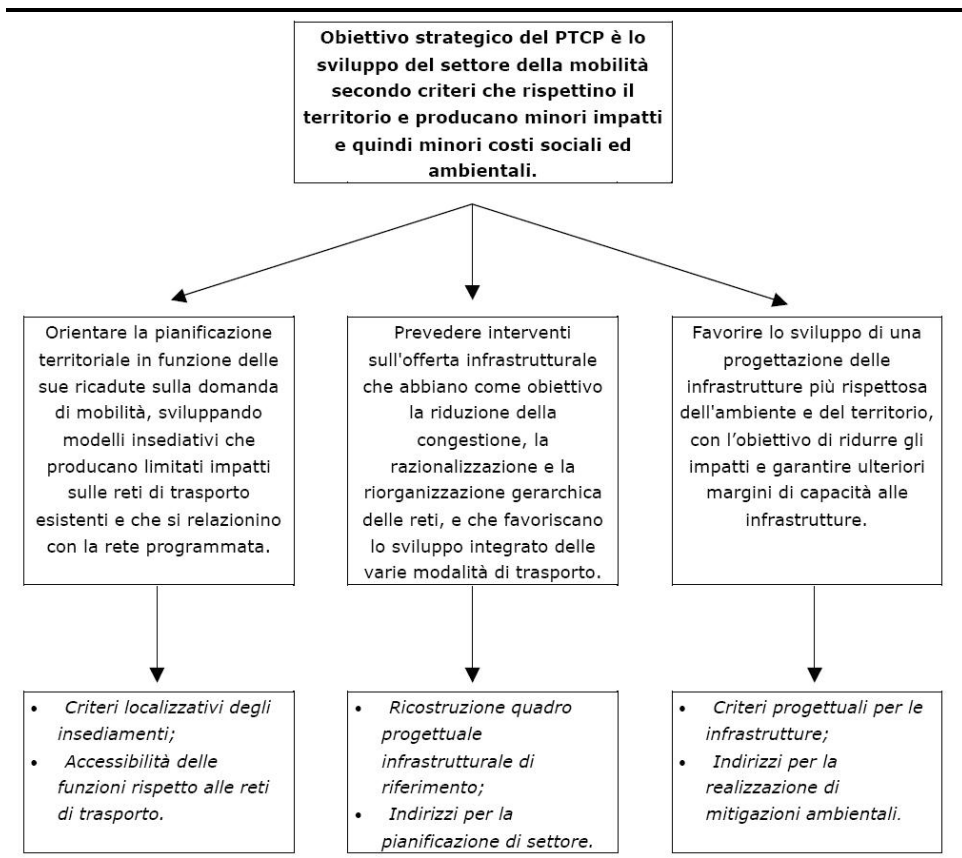
Per le aree a bosco, il *PTCP* ha come obiettivo l'incremento delle superfici boschive e la loro buona gestione forestale, attraverso forme di governo della vegetazione arborea ed arbustiva che favorisca l'affermarsi della vegetazione autoctona.

Nella sezione "*Sistema Infrastrutturale della Mobilità*" viene posta in evidenza la dotazione infrastrutturale e la relativa criticità del sistema provinciale.

Nella *Figura 2.3.1.1a* si riportano gli obiettivi generali perseguiti dal *PTCP*, in riferimento a tale sistema.

Figura 2.3.1.1a

Sistema Infrastrutturale della Mobilità: Obiettivi Perseguiti dal PTCP



Il *PTCP*, a fronte dell'evoluzione del sistema infrastrutturale, evidenzia la necessità di affrontare i problemi della mobilità a livello delle grandi reti internazionali, in connessione con quelle dei trasporti regionali e locali, in quanto dalla loro mancata integrazione derivano gran parte delle inefficienze che caratterizzano la situazione attuale e che riducono la competitività dell'area milanese.

Secondo le valutazioni del Piano, alla data della sua approvazione (14/10/2003), risulta critica la situazione dei collegamenti dell'aeroporto di Malpensa con l'area milanese, date le limitazioni dell'offerta su ferro. In prospettiva il potenziamento del sistema ferroviario di connessione al complesso aeroportuale dovrebbe consentire l'istituzione di servizi ferroviari che lo connettano ai principali poli della provincia e della regione.

Con riferimento alla mobilità, il *PTCP* cita diversi strumenti, atti e protocolli recentemente sviluppati. Tra questi riporta "l'Accordo di Programma Quadro per la Realizzazione di un Sistema Integrato di Accessibilità Ferroviaria e Stradale all'Aeroporto di Malpensa 2000" e il "Piano del Sistema dell'Intermodalità e della Logistica della Lombardia", per i quali si rimanda al Paragrafo 2.2.1.1.

2.3.1.2 ***Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale***

Il Piano vigente, analizzando il sistema aeroportuale, riscontra la necessità di un suo rafforzamento, in relazione ai diversi poli milanesi, anche se localizzati esternamente al territorio provinciale.

In tale contesto, il *PTCP* assume come riferimento lo scenario regionale, impostato sulla conferma del ruolo di *hub* di Malpensa, sottolineando la necessità di procedere, in tempi brevi, alla realizzazione di tutte le opere di connessione infrastrutturale dell'aeroporto con il sistema di rete ed intermodale complessivo.

2.3.2 ***Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Novara***

Con la *Delibera n. 383/28587 del 28 ottobre 2004*, la Provincia di Novara si è dotata di un *Piano Territoriale di Coordinamento*, avente valore di Piano Paesaggistico.

Il *PTCP* è suddiviso in due sezioni: una "*Fase Analitica*" ed una "*Fase di Progetto*".

Fase Analitica

In questa prima parte è proposto un inquadramento generale delle dinamiche provinciali e sovraprovinciali; nel presente quadro, infatti, si è assunto come riferimento territoriale un contesto ampio, che comprende le province piemontesi del Verbano – Cusio – Ossola, di Vercelli, di Alessandria, di Biella e di Torino e le province lombarde di Milano, Como, Pavia e Varese.

Nel Capitolo “*Le Reti Infrastrutturali*” si pone in evidenza lo stato provinciale attuale delle varie tipologie infrastrutturali presenti sul territorio. In tale ambito si annovera anche il complesso aeroportuale di Malpensa, che rappresenta un punto di accesso strategico al sistema dei trasporti intercontinentale.

Il *PTCP* rimanda al Piano d’Area di Malpensa e indica le grandi opportunità che lo scalo rappresenta, soprattutto in termini di:

- accesso diretto per le attività locali al sistema di trasporto aereo;
- gli effetti attrattivi nei confronti della tendenza insediativa delle attività produttive, soprattutto di quelle ad alto valore che possono prevedere il ricorso al trasporto aereo di merci o di persone;
- le ricadute per alcune strutture turistiche di nicchia, in particolare nel settore dei meeting, del turismo d’affari, del turismo tematico.

Le prime due opportunità possono avere ricadute interessanti per tutto il territorio provinciale, ma, più in particolare, per aree attrezzate, adeguatamente collegate a Malpensa, in condizioni di dotazione di servizi e di qualità ambientale interessante e non troppo a ridosso dell’area aeroportuale. Da questi punti di vista sembrano privilegiati la parte centro-settentrionale della provincia e il capoluogo con il suo hinterland.

Fase Progettuale

In questa seconda sezione, si pone particolare attenzione alla funzione paesistica del territorio provinciale, al fine di garantirne il giusto grado di conservazione.

Analizzando i caratteri paesistici e territoriali provinciali, si deduce che l’*Area di Studio* è compresa all’interno dei seguenti ambiti:

- *Valle fluviatile del Ticino*, caratterizzata da elevatissima qualità ambientale e paesistica, rappresentata dal fiume Ticino e da una serie di canali irrigui. L’intera unità è compresa nel Parco Regionale della Valle del Ticino, e soggetta al Piano d’Area, presentato al *Paragrafo 2.2.1*;

- *Piana irrigua dell'Ovest Ticino*, caratterizzata da elevatissima qualità ambientale e paesistica, rappresentata oltre che dal fiume Ticino, anche da una fitta rete di canali irrigui. Presenta aree di grande pregio, tanto da essere considerata biotopo della Regione. L'intera unità è soggetta al *Piano territoriale Regionale Ovest Ticino*.

Le norme del Piano, relative alla tutela dei diversi ambiti di paesaggio, sono in prevalenza norme di indirizzo rivolte alla pianificazione comunale. Esse sottolineano il ruolo di coordinamento della Provincia nella trattazione di particolari temi paesistici specifici dei diversi ambiti. Le direttive riguardano, sostanzialmente, gli aspetti di collegamento con la pianificazione di livello superiore, ove presente. Le prescrizioni individuano, negli elementi costitutivi di ogni ambito, le "invarianti" territoriali da rispettare in tutti gli interventi ammessi.

Il Piano riconosce, inoltre, alcune aree di particolare rilevanza paesistica non sottoposte a piani attuativi, legate a specifiche posizioni o ad elementi del patrimonio storico, per i quali si intendono preservare i cono visuali. Per tali aree la normativa è rivolta alla pianificazione comunale, attraverso indirizzi generali, direttive specifiche per le singole aree, e prescrizioni riguardo alle destinazioni dei suoli liberi.

All'interno dell'*Area di Studio* è collocato l'ambito paesistico di Pombia, Varallo Pombia e Castelletto Ticino; area sottoposta a vincolo paesistico (si tratta di un "ex- Galassino").

Nelle NTA del PTCP, si fa riferimento ad uno specifico strumento per la pianificazione degli insediamenti, il *PTP di Approfondimento dell'Ovest Ticino*, per i cui dettagli si rimanda al *Paragrafo 2.2.7*.

Dall'analisi della tavola delle infrastrutture e della mobilità, si evince che, a livello provinciale, esiste la volontà di un rafforzamento delle principali vie di comunicazione, sia a livello ferroviario, sia a livello stradale, in virtù anche del forte sviluppo indotto da Malpensa. A tale riguardo si ricorda lo sviluppo futuro della tratta pedemontana, a ridosso del comune di Castelletto Ticino, che permetterà il collegamento con l'Italia Nord Occidentale.

2.3.2.2 **Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale**

Il *PTCP* rimanda al Piano d'Area di Malpensa e indica le grandi opportunità che lo scalo rappresenta, soprattutto per l'indotto da esso generato. Ricadute positive possono riguardare la parte centro-settentrionale della provincia e il capoluogo con il suo hinterland.

Il Piano, in tale ottica, esprime la volontà di rafforzare le principali vie di comunicazione (sia a livello ferroviario, sia a livello stradale).

Così come specificato al *Paragrafo 2.2.11.1*, lo sviluppo aeroportuale di Malpensa presuppone una gestione integrata tra tutti gli enti con competenza territoriale e pianificatoria.

D'altro canto lo sviluppo contestuale dell'aeroporto di Malpensa porterà, nel novarese, oltre all'attrazione d'impresе a qualificazione medio alta e allo sviluppo del turismo, un incremento della domanda di residenza da parte di persone che troveranno posto nelle attività dirette, indirette ed indotte promosse dallo sviluppo dell'aeroporto.

2.3.3 *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Varese*

L'Amministrazione Provinciale di Varese, con *DCP n. 27 dell'11 aprile 2007*, ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ai sensi dell'*art.17 della L.R. 12/05 e s.m.i.*

La struttura del Piano si basa su contenuti tematici sviluppati dal preliminare *Documento Strategico*, organizzati nei seguenti temi:

- competitività;
- sistemi specializzati;
- mobilità – reti;
- polarità urbane e insediamenti sovracomunali;
- insediamenti commerciali;
- agricoltura;
- paesaggio;
- rischio;
- attuazione.

2.3.3.1 *Competitività*

Il Piano colloca i comuni rientranti nell'*Area di Studio*, all'interno dei seguenti "*Ambienti Socio-Economici*":

- *Busto, Gallarate, Malpensa;*
- *Somma, Vergiate, Sesto.*

Il solo comune di Besnate rientra nell'ambiente "*Val d'Arno*".

Il nodo Busto – Gallarate – Malpensa, presenta una crescita del settore terziario con un buon orientamento alla competitività; le dinamiche in corso confermano la forte terziarizzazione e sono orientate al potenziamento

dell'accessibilità, mediante reti sovra locali, alla riqualificazione dei centri urbano e alla limitazione degli ambiti periurbani.

L'Area di Malpensa: il PTA e il Progetto Pilota Complessità Territoriali

Ai fini di una migliore gestione della complessità delle dinamiche e delle opportunità legate all'infrastruttura aeroportuale, la Provincia sta realizzando un progetto pilota finalizzato ad una "governance" multilivello che tenga conto degli strumenti territoriali e programmatori che regolano l'area:

- PRG Aeroportuale;
- PTA Malpensa;
- PRG Comunali;
- Piani Settoriali.

Il progetto, denominato "Complessità Territoriali", coinvolge il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Lombardia e il Parco del Ticino, con la possibilità di aprirsi anche agli Enti Locali.

Il PTCP, nella Relazione Generale, conferma sostanzialmente gli obiettivi del PTA vigente, per il quale il Progetto Pilota prevede la connessione con il livello transnazionale, lo sviluppo della competitività e l'integrazione territoriale.

Il progetto "Complessità Territoriali" si propone di:

- definire le opportunità e le necessità di relazione tra i corridoi infrastrutturali ed il territorio;
- valorizzare le sinergie tra i poli di eccellenza presenti sul territorio (Malpensa, la nuova Fiera) ed il tessuto locale;
- consolidare la rilevanza del sistema ambientale, ponendolo in relazione ai percorsi di sviluppo delle reti territoriali e del sistema infrastrutturale internazionale.

Il progetto mette in evidenza il ruolo baricentrico e strategico dell'area aeroportuale: la presenza del *Corridoio V*, a sud delle Alpi, consentirà, all'intero territorio regionale e all'aeroporto, di consolidare il proprio ruolo di interfaccia tra l'occidente dell'Europa ed i paesi del centro/est europeo.

Nell'ottobre del 2007 la Provincia di Varese, nell'ambito del progetto d'ambito, ha predisposto un rapporto intermedio, "Caratteri Descrittivi della Vision - Estratto del Report Relativo alla Seconda Fase". Tale documento pone l'attenzione sull'aeroporto di Malpensa, definendolo un elemento della rete di trasporto transeuropea. In particolare viene posta l'attenzione sullo sviluppo

delle infrastrutture di accesso all'aeroporto e, in tale contesto, vengono elencate una serie di opere stradali e ferroviarie volte a migliorare tale aspetto, per i cui dettagli si rimanda al *Paragrafo 2.2.1.3*.

Il progetto pilota delle complessità territoriali è stato strutturato dalla Provincia di Varese identificando quattro azioni da intraprendere in serie:

- azione di sistema;
- azione di contesto;
- azione locale;
- azione partnerarile.

La prime tre fasi sono state completate nella primavera del 2009 ed hanno portato all'individuazione, nell'ambito di un contesto sovracomunale, dei poli produttivi e delle aree ecologicamente attrezzate da sviluppare.

La quarta fase, che prevede la partecipazione del pubblico al fine di condividere i progetti individuati, è, a giugno 2009, in fase di avanzamento.

I collegamenti con l'area milanese permetteranno, secondo lo strumento pianificatorio, di integrare l'aeroporto con l'area metropolitana torinese e con la "città lineare lombarda", costituita dai poli di Milano, Bergamo, Brescia e Verona.

In particolare il Piano individua possibili sinergie con:

- l'alta velocità Torino-Milano;
- il potenziamento e la riqualificazione delle linee del Gottardo e del Sempione;
- il nuovo collegamento ferroviario Arcisate – Stabio;
- il nuovo interporto di Novara;
- la Pedemontana;
- la nuova Fiera Rho Pero.

Secondo il *PTCP* tali polarità sono potenzialmente in grado di dare competitività ad un sistema vasto, se interagenti con il tessuto economico, sociale e culturale del territorio.

Ulteriori obiettivi del *PTCP*, per quanto concerne la mobilità e la logistica, sono rappresentati dalle seguenti azioni:

- migliorare l'accessibilità all'interno del territorio provinciale ed il collegamento tra le reti provinciali del trasporto e quelle regionali e nazionali, a sostegno dello sviluppo socio economico dell'intera provincia;
- garantire, nel tempo, la funzionalità della rete infrastrutturale, esistente e di previsione;

- integrare i diversi sistemi di trasporto e le differenti reti infrastrutturali, ai fini dell'organizzazione dei flussi di persone e merci, per favorire il riequilibrio modale ferro – gomma, trasporto privato – trasporto pubblico;
- sostenere la domanda di servizi.

2.3.3.2 *Sistemi Specializzati*

Dall'analisi dell'evoluzione economica e territoriale, emerge che, nella Provincia di Varese, sono in atto processi di trasformazione che portano al rafforzamento di polarità urbane esistenti e storicamente consolidate, ma anche alla formazione di nuove centralità, basate sull'insediamento di funzioni culturali e ricreative, di attività industriali e commerciali di grandi strutture espositive e di logistica.

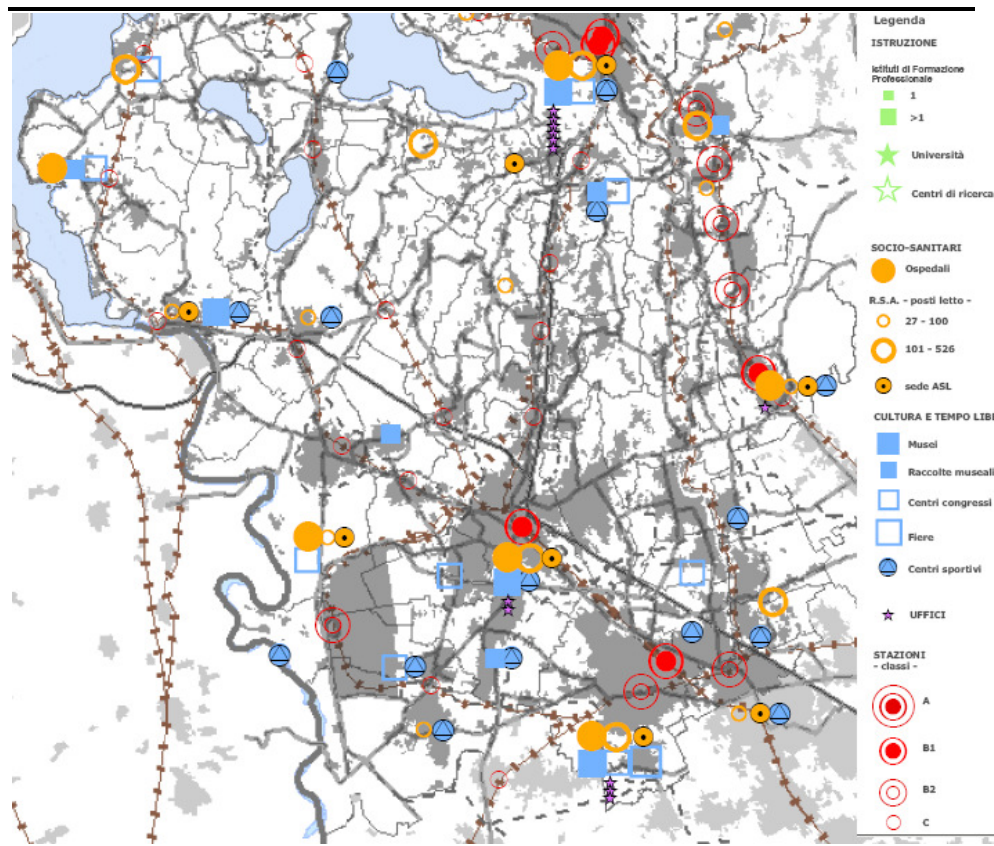
L'*Area di Studio* rientra, per la maggior parte del territorio, all'interno della conurbazione lineare che si articola lungo l'asse del Sempione, denominata "*Sistema delle Conurbazioni Lineari di Carattere Metropolitano*".

Per tali territori, gli indirizzi di Piano prevedono il controllo dei criteri di crescita del sistema insediativo, la riorganizzazione o riqualificazione dell'assetto della mobilità, l'accentuazione del ruolo di interscambio all'interno dell'ambito, la valorizzazione del sistema dei servizi e la riorganizzazione delle zone edificate con l'istituzione di corridoi ecologici.

Il Piano inserisce il comune di Gallarate all'interno dei "*Poli Attrattori*", così come definiti dalla *LR 12/2005 e s.m.i.*, per i quali il corpo normativo regionale prevede la realizzazione di servizi di interesse sovra comunale e di servizi pubblici aggiuntivi in relazione ai fabbisogni della popolazione definita "fluttuante".

La *Figura 2.3.3.2a* riporta, invece, lo schema dei servizi sovra comunali presenti nell'*Area di Studio*.

Figura 2.3.3.2a PTCP di Varese - Schema dei Servizi Sovra Comunali



2.3.3.3 Agricoltura e Superfici Boscate

Per quanto concerne il settore agricolo, il PTCP si pone l'obiettivo di coniugare l'esigenza dell'economia con il rispetto e la salvaguardia dell'ambiente.

Gli indirizzi, per la valorizzazione delle aree agricole, sono:

- salvaguardia dei fattori produttivi di uso del suolo;
- equilibrio ecologico del territorio;
- conservazione del patrimonio naturale e paesaggistico e degli ambiti rurali.

Il Piano prevede che l'individuazione delle aree agricole, da parte di Comuni, debba concorrere alla pianificazione del territorio comunale, attraverso la messa in valore delle funzioni produttive, di presidio ambientale, di riqualificazione e diversificazione del paesaggio, di mantenimento del presidio economico, sociale e culturale, ed altresì di

mitigazione/compensazione degli effetti ambientali negativi indotti dall'urbanizzato esistente.

L'art. 47 delle *NdA* stabilisce, tuttavia, che l'individuazione degli ambiti agricoli, per quanto concerne le previsioni sovracomunali, non vincola la localizzazione di infrastrutture, lineari o puntuali, di interesse provinciale, regionale e nazionale.

Per quanto concerne le superfici boscate, il *PTCP* afferma il riconoscimento delle attività forestali, quali contributo ad uno sviluppo sostenibile del territorio e del paesaggio ed al miglioramento del rapporto ambiente – agricoltura - società; il Piano considera il bosco quale elemento strategico per la gestione del territorio. Il *PTCP*, inoltre, detta direttive ed indirizzi per gli strumenti di Pianificazione di Settore, quali i *Piani di Indirizzo Forestale* di cui alla *LR 27/2004*. I *PGT* devono recepire i contenuti di tali Piani di indirizzo e dei Piani di Assetto forestale.

La delimitazione delle superfici a bosco e le prescrizioni sulla trasformazione del bosco stabilite nei *Piani di Indirizzo Forestale* saranno immediatamente esecutive e costituiranno automaticamente variante agli strumenti urbanistici vigenti. Attualmente la Provincia di Varese sta predisponendo il *Piano d'Indirizzo Forestale*, di cui si presenta una breve sintesi.

Piano d'Indirizzo Forestale

Nel Febbraio 2008 la Provincia di Varese ha presentato lo studio preliminare relativo al *Piano d'Indirizzo Forestale (PIF)*, che delinea, tra i suoi obiettivi, la definizione delle linee d'indirizzo per la gestione dei popolamenti forestali e il raccordo e coordinamento tra la pianificazione forestale e quella territoriale.

La *Tavola* di Piano relativa alla perimetrazione dei boschi, così come definiti dall'art. 3 della *LR n. 27 del 28 ottobre 2004*, evidenzia come l'*Area di Studio* è solo marginalmente interessata da dette formazioni, in quanto sono riscontrabili solo presso il comune di Samarate, nelle frazioni di Verghera e Cascina Elisa. Tali boschi non sono in alcun modo direttamente collegati con il sedime aeroportuale. Per detti ambiti il Piano delinea interventi volti alla salvaguardia delle specie boscate presenti.

Attualmente la Provincia ha avviato la procedura di VAS relativa a detto Piano.

2.3.3.4 *Sistema della Mobilità*

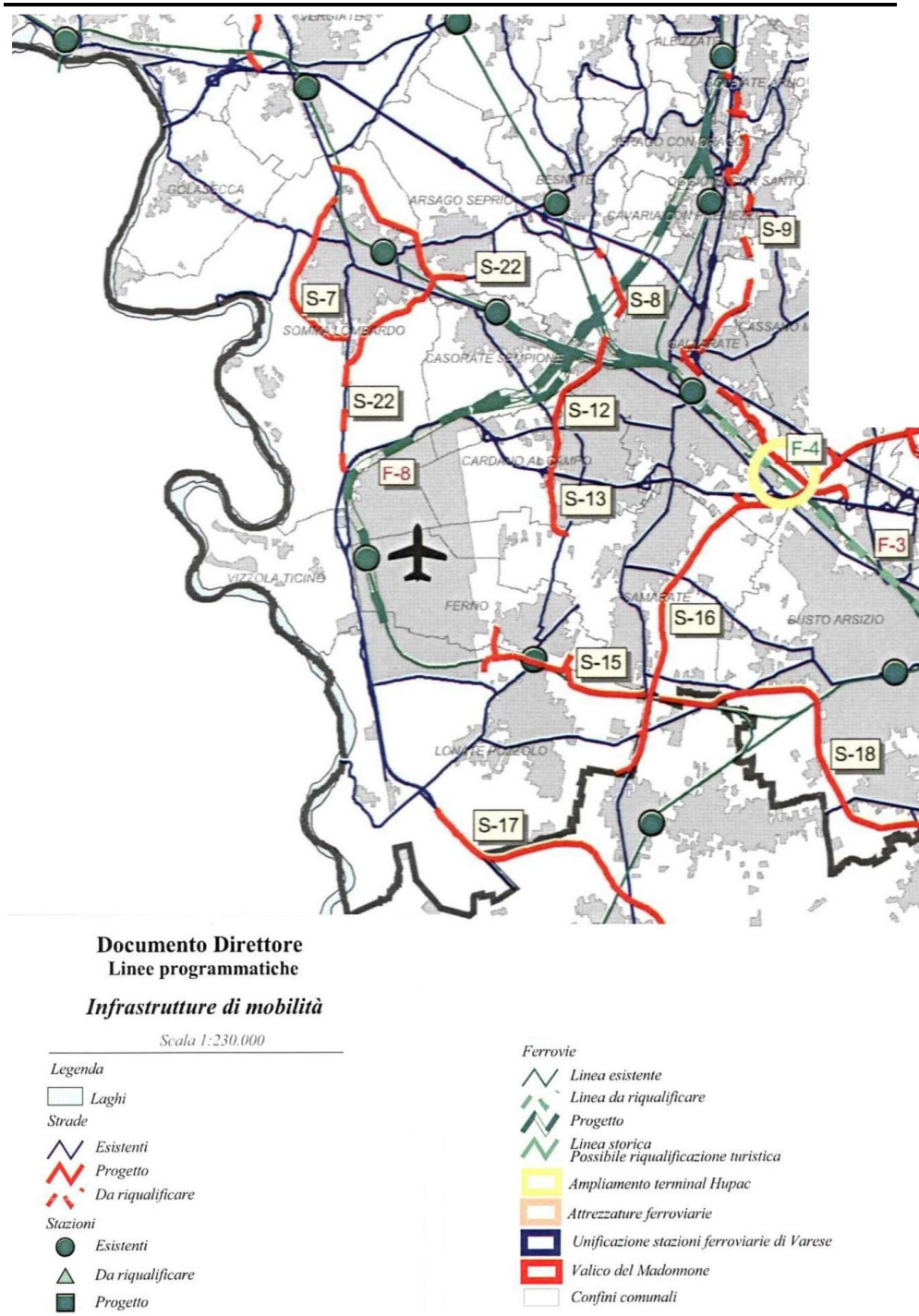
Il *PTCP* delinea un sistema viabilistico gerarchico al fine di attenuare i problemi di congestione del traffico viario presenti sul territorio e mettere in atto azioni in grado di risolverli.

Il *PTCP* individua, nella cartografia, i tracciati stradali riferiti ad interventi infrastrutturali :

- rientranti nell'elenco delle opere di cui alla "*Legge Obiettivo*" ivi compresi gli interventi connessi e complementari;
- programmati dal *PTA* Malpensa;
- progettati ed approvati dalla Provincia o dall'ANAS;
- relativi a strade di primo o secondo livello.

In *Figura 2.3.3.4a* si riporta lo sviluppo della rete infrastrutturale, riferito all'*Area di Studio* e le sue possibili evoluzioni.

Figura 2.3.3.4a Documento Strategico PTCP Varese - Infrastrutture di Mobilità



La Figura evidenzia le linee programmatiche che emergono dal PTCP di Varese, in relazione agli sviluppi del settore infrastrutturale, mentre nella Tabella 2.3.3.4a, sono riassunte le principali vie di comunicazioni di collegamento al sistema Aeroportuale.

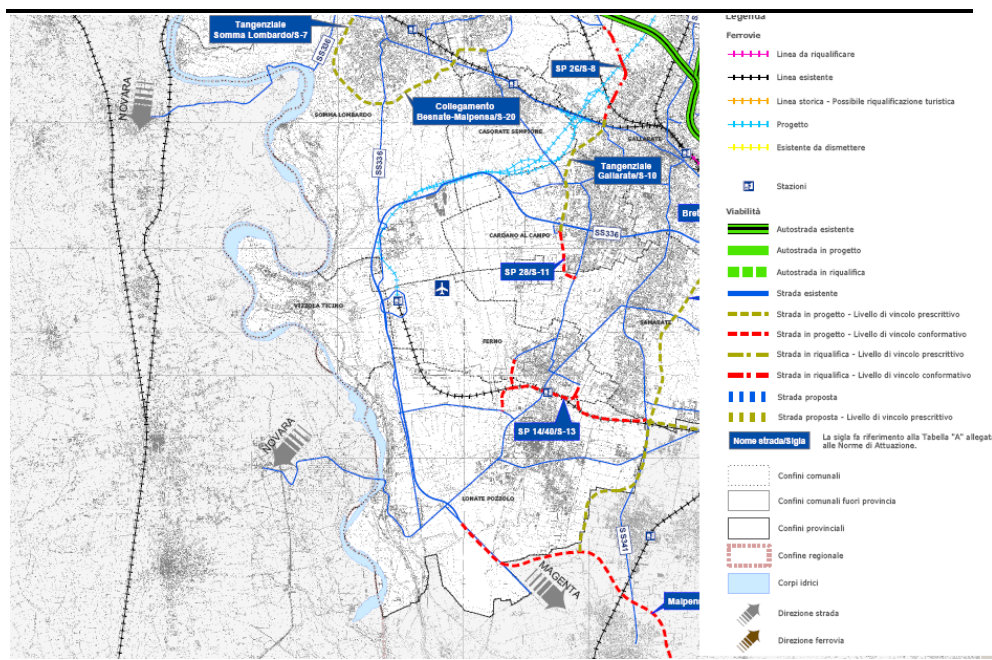
Tabella 2.3.3.4a Principali Vie di Comunicazioni per l'Area di Malpensa

Tipologia	Descrizione
S7	Tangenziale di Somma Lombardo (tratto Arsago Seprio – SS336)
S8	Riqualifica SP26
S9	Valle dell'Arno
S12	Tangenziale ovest di Gallarate
S13	Variante SP 28 (Cardano al Campo – Samarate)
S15	Variante SP14 - SP40
S16	SS341 (Bretella di Gallarate)
S17	SS527 (Boffalora – Malpensa)
S18	Variante SS33
S22	Collegamento Besnate – Malpensa
F3	Potenziamento tratta ferroviaria Gallarate - Rho
F4	Polo HUPAC
F8	Stazione Passante Malpensa – Linea Rho fiera

In particolare, per il settore stradale, il Piano prevede la riqualificazione del collegamento Besnate – Malpensa e la realizzazione della variante SP14-SP40. Per il settore ferroviario è previsto un collegamento tra la stazione Passante Malpensa e la linea Rho Fiera.

Il PTCP (art.12 NdA) attribuisce ai tracciati individuati in Figura 2.3.3.4b efficacia prescrittiva e prevalente sugli atti del PGT, ovvero efficacia localizzativa con conseguente vincolo conformativo delle proprietà.

Figura 2.3.3.4b PTCP Provincia di Varese - Definizione Livelli di Vincolo



2.3.3.5 *Paesaggio*

L'Area di Studio rientra nell'"Ambito 4 – Gallarate" per il quale valgono i seguenti indirizzi:

- *Naturalità:*
 - conservare il residuo sistema vegetazionale esistente e tutelare la continuità degli spazi aperti;
 - tutelare i caratteri di naturalità delle fasce fluviali;
 - tutelare le aree ad elevata naturalità;
 - salvaguardare l'integrità delle brughiere, impedendone l'erosione ai margini e favorendone la riforestazione;
 - tutelare i corridoi verdi.
- *Paesaggio Agrario*
 - tutelare e valorizzare il paesaggio agrario;
 - tutelare e recuperare gli ambiti agricoli.
- *Paesaggio Storico Culturale*
 - recuperare, tutelare e valorizzare, attraverso la previsione di opportuni criteri di organicità, gli insediamenti storici di significativo impianto urbanistico;
 - recuperare e valorizzare le presenze archeologiche.
- *Infrastrutture di Interesse Paesaggistico*
 - salvaguardare i tratti di viabilità panoramica ed interesse paesaggistico;
 - tutelare i coni visuali;
 - individuare i tracciati di interesse paesaggistico;
 - promuovere politiche di valorizzazione dei sentieri;
- *Aree Critiche*
 - recuperare le aree produttive dismesse e gli elementi di archeologia industriale;
 - recuperare e rinaturalizzare e/o valorizzare le cave dismesse in stato di degrado.

Nell'Area di Studio si rileva la presenza dei segni dell'ordito agrario (*Geometria Arno, Geometria Pianura*), per il quale il Piano ne prevede, ove possibile, la ricostruzione dell'impianto. Inoltre, a sud del sedime aeroportuale, si sviluppa un tracciato di rilevanza paesaggistica (SP14 Dir) per il quale il PTCP prevede la tutela e la conservazione degli equipaggiamenti vegetali lungo i bordi.

Per quanto concerne le aree sottoposte a tutela e a regime vincolistico, si veda *Paragrafo 2.4.*

2.3.3.6 *Rete Ecologica*

Il progetto della rete ecologica della Provincia di Varese è disegnato in riferimento al modello di idoneità faunistica; esso si compone di *Unità Ecologiche* la cui funzione è quella di consentire il flusso riproduttivo tra le popolazioni di organismi viventi. Il modello evidenzia due direttrici principali di sviluppo e di percorrenza: una percorre la parte occidentale della provincia, fiancheggiando il Lago Maggiore e il Ticino, attraversa la zona dei laghi e circonda l'aeroporto di Malpensa e quindi giunge al confine con la provincia di Milano; l'altra, invece, costeggia le aree boscate del comasco, con cui la rete può connettersi, per dare maggiore forza e spessore alla rete di Varese e ad una futura rete di Como.

La scelta di mantenere un'area seminaturale che circonda l'aeroporto è funzionale alla qualità dell'ambiente urbano dei nuclei limitrofi. In tal senso la rete ecologica acquisisce in pieno il ruolo di "servizio ecosistemico".

A sud del sedime aeroportuale, in particolare, si rileva la presenza di una "core area principale" di notevole estensione, caratterizzata da elevati livelli di biodiversità, per la quale il Piano prevede il mantenimento e la preservazione e promuove limiti all'edificazione al fine di ridurre la tendenza alla frammentazione.

Sono inoltre presenti, nei pressi dell'aeroporto, due aree critiche (Gallarate – Casorate Sempione e Ferno- Lonate Pozzolo) di potenziale conflitto con il sistema insediativo.

2.3.3.7 *La VAS del PTCP*

L'impostazione generale del *PTCP*, quale documento di riferimento per la programmazione a livello locale, senza dettare azioni specifiche inerenti le tematiche in oggetto, ha suggerito la scelta dell'impostazione della *Valutazione Ambientale Strategica*, in termini prevalentemente qualitativi, riservando la definizione e la proposta di parametri quantitativi per la fase successiva di monitoraggio delle modalità di attuazione del Piano.

La VAS analizza le seguenti componenti ambientali ed antropiche:

- risorse ambientali primarie;
- infrastrutture;
- attività antropiche ;
- fattori di interferenza.

Per quanto concerne le componenti ambientali, il Piano rileva elementi di criticità in riferimento al rumore nell'area aeroportuale, anche per l'ingente presenza di infrastrutture viarie (autostrada A8, SS 33 del Sempione

superstrada Malpensa); ulteriori elementi peggiorativi sono rappresentati dalle infrastrutture in progetto e dall'impermeabilizzazione dei suoli, come effetto conseguente al processo di urbanizzazione.

La VAS inserisce l'area limitrofa all'aeroporto, ricomprendente i territori dei comuni di Somma Lombardo, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Ferno e Lonate Pozzolo, tra aree di maggiore criticità e rilevanza.

2.3.3.8 *Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale*

Il Piano, per quanto concerne Malpensa, promuove una struttura aeroportuale capace di garantire un livello di accessibilità analogo a quello dei maggiori aeroporti europei, al fine di dare un'adeguata risposta alla consistente domanda di trasporto intercontinentale/continentale, aumentando, conseguentemente, l'attrattività locale.

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale, promuovendo aspetti quali competitività e qualità, consentendo lo sviluppo dei poli urbani e, più in generale, della maglia territoriale funzionalmente integrata, dimostra di essere in linea con gli obiettivi economici di programmazione e gestione territoriale del Piano.

Il primo, tuttavia, dovrà essere valutato, per quanto concerne i relativi scenari evolutivi, in base alle azioni e alle attività di monitoraggio previste dalla VAS dello strumento di pianificazione provinciale.

Elementi di criticità possono essere individuati rispetto al progetto di rete ecologica provinciale, in quanto, a sud del sedime aeroportuale, è ipotizzata una delle "core area principali" di elevata estensione, caratterizzata da ingenti livelli di biodiversità, per la quale il Piano prevede il mantenimento e la preservazione e promuove limiti all'edificazione al fine di ridurre la tendenza alla frammentazione.

Dovrà essere inoltre verificata la compatibilità paesaggistica, di cui si dà trattazione al *Paragrafo 4.9*, con gli obiettivi di tutela del PTCP e dovrà essere valutata la congruenza di eventuali interventi in aree boscate.

Ulteriori elementi di compatibilità ed ulteriori considerazioni dovranno essere fatte rispetto ai risultati raggiunti alla conclusione del progetto "Complessità Territoriale".

2.4 *LIVELLO LOCALE*

Di seguito si riportano le previsioni della pianificazione urbanistica a livello locale e la sussistenza dei vincoli territoriali, paesaggistici e storico culturali; quest'ultimi sono stati ricavati anche dalla pianificazione sovra ordinata.

L'analisi è stata condotta attraverso la lettura degli strumenti di pianificazione locale, vigenti ed adottati, in modo da classificare in forma omogenea le destinazioni d'uso urbanistiche ed i vincoli, evidenziando, per questi ultimi, i livelli di tutela. A tal fine sono stati riportati su una cartografia sintetica la mosaicatura dei piani (*Figura 2.4a*) ed i vincoli (*Figura 2.4b*), per le parti ricadenti all'interno dell'*Area di Studio*.

Le legende, standardizzate, sono state suddivise nel seguente modo:

- *usi urbanistici*: destinazioni d'uso previste dagli strumenti urbanistici comunali;
- *vincoli*: aree protette e beni tutelati ai sensi del *D.lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 e s.m.i.*

Sono inoltre state analizzate le seguenti cartografie, riportate in allegato:

- *Rilevanze naturalistiche e paesaggistiche - Carta ambientale della Pianura – 1999* ERSAF (vedi *Figura 2.4c*, da 1 a 4);
- *Analisi territoriale – Beni architettonici, culturali e paesaggistici - Tavola 6, Piano d'Area del Parco Naturale della Valle del Ticino, Regione Piemonte* (vedi *Figura 2.4d*).

Nella *Tabella* seguente sono riportati alcuni dei vincoli considerati e le relative fonti da cui sono stati ricavati.

Tabella 2.4a *Vincoli Territoriali, Paesaggistici e Storico Culturali*

Nome vincolo	Provvedimento vigente	Fonti
<i>Beni Ambientali</i>	<i>D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.</i>	
Territori contermini ai laghi (300 metri dalla linea di battigia)	<i>D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art.142, comma1, lettera b) – (ex Legge 431/05)</i>	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, PRG, SIBA.
Fiumi, torrenti, corsi d'acqua (fascia di 150 metri)	<i>D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art.142, comma1, lettera c) – (ex Legge 431/05)</i>	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, PRG, SIBA.
Boschi	<i>D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art.142, comma1, lettera g) – (ex Legge 431/85)</i> <i>DGR 8/675 del 21.09.05 e s.m.i.</i>	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, SIBA
Bellezze Individue	<i>D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art.136, comma1, lettera a) e b) – (ex Legge 1497/39)</i>	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, SIBA
Bellezze Panoramiche	<i>D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art.136, comma1, lettera c) e d) – (ex Legge 1497/39)</i>	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, SIBA
Ambiti di Particolare Interesse Ambientale	<i>Da strumenti pianificatori</i>	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali. Piani Paesistici Regionali. Piani Territoriali dei Parchi.
<i>Aree protette</i>		
Zone SIC e ZPS	<i>Direttiva Habitat</i>	Catalogazione disponibile sul sito <i>www.minamb.it</i> , e sui seguenti siti, rispettivamente della Regione Piemonte e della Regione Lombardia: <i>http://gis.csi.it/parchi/datigeo_2k.htm;</i> <i>http://www.ambiente.regione.lombardia.it/webqa/retenat/sic/rete_natura2000.htm.</i>
Parchi e riserve naturali o regionali	<i>D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art.142, comma1, lettera f)</i>	Piani Territoriali dei Parchi., Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali e Piani Paesistici Regionali.
<i>Beni Culturali</i>		
Beni Storico Architettonici	<i>D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Art. 10</i>	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali. Piani Paesistici Regionali. SIBA, Ersaf. Piani Territoriali dei Parchi, PRG, Elenchi dei Beni.
Zone di interesse archeologico	<i>D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.</i>	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, SIBA
Zone a Vincolo Archeologico	<i>Art. 10</i>	

Sono inoltre stati considerati i *monumenti naturali* e i vincoli da PRG.

La trattazione dei vincoli e delle aree sottoposte a tutela paesaggistica sarà approfondita al *Paragrafo 4.9*.

Nella *Tabella 2.4b* sono stati riportati i comuni il cui territorio è inserito, anche solo parzialmente, nell'*Area di Studio*.

Tabella 2.4b *Comuni Compresi nell'Area di Studio*

Province	Comuni	
Varese	Arsago Seprio	Golasecca
	Besnate	Lonate Pozzolo
	Cardano al Campo	Samarate
	Casorate Sempione	Somma Lombardo
	Ferno	Vergiate
	Gallarate	Vizzola Ticino
Milano	Castano Primo	Turbigo
	Nosate	Vanzaghello
	Robecchetto con Induno	
Novara	Marano Ticino	Pombia
	Oleggio	Varallo Pombia

Per quanto concerne i comuni lombardi, la *LR 12/2005 es.m.i., "Legge per il Governo del Territorio" e s.m.i.*, ha definito le modalità di esercizio delle competenze spettanti alla Regione e agli Enti Locali ed ha apportato modifiche nei contenuti e nelle procedure degli strumenti di pianificazione e di governo del territorio.

La norma transitoria della Legge Regionale prevede che gli strumenti urbanistici comunali vigenti conservino efficacia fino all'approvazione del *Piano di Governo del Territorio* (di seguito *PGT*) e comunque non oltre quattro anni dalla data di entrata in vigore della stessa.

Pertanto la presente analisi dei *PRG* vigenti ed adottati, dovrà essere valutata nell'ottica di transizione rispetto al nuovo regime.

Le fonti delle informazioni utilizzate, relative agli strumenti urbanistici comunali e ai vincoli territoriali, paesaggistici e storico culturali, sono riportate di seguito, nella *Tabella 2.4c*, che riporta la presenza o meno della carta dei vincoli allegata allo strumento di governo locale.

Tabella 2.4c *Fonti delle Informazioni*

Comuni	Strumenti urbanistici PRG/PGT	Vincoli da PRG /PGT
Arsago Seprio	Variante parziale, approvata con delibera CC n. 58 del 06 novembre 2002.	Utilizzata tavola dei vincoli comunali presente in Bozza e Sistema Informativo Beni Ambientali (SIBA) della Regione Lombardia.
Besnate	PRG approvato con delibera GR n. VI/37093 del 29 giugno 1998; Variante approvata con delibera CC n. 19 del 19 giugno 2003	Tavola non presente nel PRG. Vincoli Acquisiti dal Sistema Informativo Beni Ambientali (SIBA) della Regione Lombardia
Cardano al Campo	Approvazione con delibera CC n.18 del 21 maggio 2003 e n.19 del 23 maggio 2003.	Approvazione con delibera CC n.18 del 21 maggio 2003 e n.19 del 23 maggio 2003.
Casorate Sempione	Approvazione con D GR n. VII/3147 del 19 gennaio 2001.	Approvazione con D GR n. VII/3147 del 19 gennaio 2001.
Ferno	Approvazione ai sensi del 1° comma dell'art. 13 della L.R. n. 23/97 con D. di G.R. n. 39725 del 20/11/1998 Adozione variante delle NTA per cambiamento destinazione d'uso, con delibera CC n. 87 del 18 dicembre 2002.	Approvazione con delibera di G.R. n. 39725 del 20 novembre 1998
Gallarate	Approvazione con delibera V/7869 del 16 aprile 1991.	Approvazione con delibera V/7869 del 16 aprile 1991.
Golasecca	Approvazione con DGR 31675 del 12.04.1988.	Approvazione con DGR 31675 del 12.04.1988.
Lonate Pozzolo	Approvazione con delibera CC n. 30 del 10 marzo 1995.	Approvazione con delibera GR n. 30154 del 18 luglio 1997.
Samarate	PRG: approvazione con delibera del CC n. 54 del 23 maggio 1994. Variante: adozione con delibera del CC n. 8 del 7 febbraio 2005.	Variante: adozione con delibera del CC n. 8 del 7 febbraio 2005.
Somma Lombardo	Approvazione con delibera VII/18765 del 17 novembre 2004.	Approvazione con delibera VII/18765 del 17 novembre 2004.
Vergiate	Approvazione con delibera del CC n. 20 del 8 giugno 2000.	Tavola non presente nel PRG. Vincoli Acquisiti dal Sistema Informativo Beni Ambientali (SIBA) della Regione Lombardia.
Vizzola Ticino	Approvazione con delibera CC n. 10 del 21 aprile 2004.	Tavola non presente nel PRG. Vincoli Acquisiti dal Sistema Informativo Beni Ambientali (SIBA) della Regione Lombardia.
Castano Primo	Approvazione con delibera della GR n. 20936 del 9 aprile 1992.	Tavola non presente nel PRG. Vincoli Acquisiti dal Sistema Informativo Beni Ambientali (SIBA) della Regione Lombardia.
Nosate	Approvazione con delibera GR n. 49948 del 19 maggio 2000.	Tavola non presente nel PRG. Vincoli Acquisiti dal Sistema Informativo Beni Ambientali (SIBA) della Regione Lombardia.

Comuni	Strumenti urbanistici PRG/PGT	Vincoli da PRG /PGT
Robecchetto con Induno	Variante n.09 approvato con DGR n. 12069 del 7 febbraio 2003	Approvato con DGR n. 12069 del 7 febbraio 2003
Turbigo	Approvato con delibera CC n. 21 del 13 aprile 2005	Approvato con delibera CC n. 21 del 13 aprile 2005
Vanzaghello	PGT approvato con delibera CC n. 4 del 8 febbraio 2008	Approvazione con delibera CC n. 4 del 8 febbraio 2008
Marano Ticino	Approvazione con delibera CC n. 2 del 28 febbraio 2002.	Approvazione con delibera CC n. 2 del 28 febbraio 2002.
Oleggio	Approvazione con delibera GR n. 52/16349 del 29 giugno 1992.	Approvazione con delibera GR n. 52/16349 del 29 giugno 1992.
Pombia	Adozione con delibera n.22 del 6 aprile 2006	Vincoli ricavati dalla tavola relativa del PTCP della Provincia di Novara.
Varallo Pombia	Approvato con delibera di CC n. 27 del 29 luglio 2004	Approvato con delibera di CC n. 27 del 29 luglio 2004

2.4.1 *Previsioni degli Strumenti Locali e Vincoli*

L'Area di Studio, Figura 2.4a, delimita, al proprio interno, ambiti territoriali differenti tra loro per morfologia, valenze naturalistiche e livelli di antropizzazione.

Ad est sono riconoscibili i caratteri della conurbazione policentrica attestata attorno a Gallarate e Busto Arsizio e più in generale lungo l'asse del Sempione, in cui è più fitta la maglia infrastrutturale. A sud sono prevalenti le aree agricole della pianura irrigua, in cui i centri urbani appaiono maggiormente aggregati. Ad ovest si colloca il Parco del Ticino, i cui valori ambientali sono dominanti ed in cui i centri urbani vivono una realtà insediativa autonoma, in quanto storicamente legata al corso d'acqua.

L'analisi dell'azzonamento e dei vincoli da PRG, ricadenti nell'Area di Studio, ha permesso di evidenziare le destinazioni d'uso dell'urbanizzato, i servizi sensibili (scuole ospedali e case di cura), eventuali ipotesi di espansione e la sussistenza di vincoli paesaggistici, culturali e tecnologici.

In particolare, nei comuni di Somma Lombardo, Arsago Seprio, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate emergono i segni di una polarità diffusa di tipo tradizionale. I centri urbani, sono dotati di un elevato livello di attrattività locale per l'offerta di servizi alla persona e per l'esistenza di funzioni quali terziario - direzionale e di un tessuto produttivo articolato e storicamente radicato.

Le presenze storico-ambientali, sono costituite dai borghi e nuclei di Vizzola Ticino, Tornavento, Arsago Seprio e da singole presenze monumentali come ad esempio il castello di Somma Lombardo.

Di seguito si riporta un'analisi sintetica dello sviluppo insediativo e dei vincoli rientranti nelle Zone d'Iniziativa Comunale dei comuni costituenti l'*Area di Studio*.

2.4.1.1 *Comune di Somma Lombardo*

L'espansione residenziale coinvolge la parte occidentale del Comune, mentre a sud sono collocati i siti industriali storici e le funzioni commerciali/direzionali, lambiti dal tracciato viabilistico in progetto rappresentato dalla Bretella di Arsago.

All'interno del tessuto urbanizzato sono presenti servizi sensibili; i più vicini al sedime aeroportuale, risultano essere gli edifici scolastici in località Maddalena, collocati ad una distanza di circa 2.200 m, oggetto di interventi di insonorizzazione finanziati dalla Regione Lombardia.

L'intero territorio è segnato dalla presenza di edifici storico testimoniali e da beni vincolati.

A ridosso del sedime sono collocate strutture connesse allo sviluppo aeroportuale, in parte riconvertite in museo.

2.4.1.2 *Comune di Casorate Sempione*

Il tessuto industriale/artigianale è integrato a quello residenziale; per tali aree l'espansione prevista si attesta rispettivamente sud est e a sud del nucleo urbanizzato.

A livello vincolistico si segnala:

- la presenza di due pozzi, di cui il più prossimo all'aeroporto, risulta collocato ad una distanza di circa 300 m;
- la presenza di zone di interesse archeologico, collocate ad una distanza di circa 1.200 m;
- l'esistenza di una fascia di rispetto cimiteriale, ad una distanza di circa 1.350 m dall'aeroporto.

2.4.1.3 *Comune di Cardano al Campo*

Dall'analisi della cartografia emerge come il territorio di Cardano al Campo rappresenti con il comune di Gallarate un continuum urbanizzato orientato verso l'asse del Sempione.

Le aree industriali/artigianali, collocate per lo più a sud est e ad ovest dell'edificato, si attestano a ridosso del tessuto residenziale.

Nei pressi dell'aeroporto sono collocate due aree destinate a servizi pubblici e di interesse generale ad una distanza di circa 300 m, ed un'altra poche centinaia di metri più ad est.

A livello vincolistico si segnala:

- la presenza di quattro pozzi, in prossimità dell'aeroporto, a nord-est dello stesso, ad una distanza di circa 300 m;
- la presenza di zone di interesse archeologico, collocate ad una distanza di circa 1.500 m dal sedime aeroportuale;
- la presenza di una fascia di rispetto stradale presso la SS 336.

2.4.1.4 *Comune di Gallarate*

Nel territorio di Gallarate sono riconoscibili funzioni commerciali, direzionali e industriali, immerse in un tessuto urbano per lo più consolidato.

Si riscontra anche la presenza di un discreto numero di servizi sensibili tra cui anche l'ospedale.

A ridosso del perimetro di delimitazione dell'*Area di Studio*, a nord del territorio di Gallarate, è situata una vasta area a verde per impianti sportivi.

A livello vincolistico si segnala l'esistenza di una fascia di rispetto cimiteriale, lungo il perimetro dell'*Area di Studio* e di una fascia di rispetto stradale presso la SS 336.

Con DCC n. 14 del 25 febbraio 2008 è stata adottata la variante urbanistica relativa al *Business Park*, così come prevista dalla *Tabella A2, "Interventi Prioritari di Individuazione Preliminare"*, della LR 10/99 relativa al PTA di Malpensa. Tale progetto prevede lo sviluppo di aree residenziali, commerciali e direzionali, nonché interventi di riqualificazione, finalizzati al recupero di aree degradate e di riqualificazione d'insediamenti esistenti e di conservazione del verde.

Tale progetto interesserà solo una porzione del territorio di Gallarate presente all'interno dell'*Area di Studio*.

2.4.1.5 *Comune di Samarate*

Il territorio di Samarate presenta i segni di un'ingente espansione residenziale localizzata nelle aree periferiche del tessuto urbanizzato, in particolare ad est e a sud.

I servizi pubblici (parcheggi, zone a verde, servizi sensibili), in numero consistente, si collocano all'interno del tessuto residenziale consolidato.

Le aree industriali/artigianali, comprese quelle in espansione, sono situate in posizione marginale lungo il perimetro dell'edificato, ad esclusione della sede dell'Agusta attestata ai margini dell'aeroporto e di un insediamento isolato, posto ad Ovest, lungo il perimetro dell'*Area di Studio*.

Nei pressi di Cascina Costa, ad una distanza di circa 400 m, si rileva la presenza di un nucleo storico e delle aree per servizi pubblici ad esso connesse, tra cui una scuola, attualmente non utilizzata.

Tracciati viabilistici in progetto lambiscono il tessuto edificato ad est e ad ovest.

A livello vincolistico si segnala la presenza di sei pozzi, all'interno dell'*Area di Studio*; il più vicino all'aeroporto, ad est dello stesso, è posto ad una distanza di circa 300 m.

2.4.1.6 *Comune di Ferno*

La maglia insediativa si caratterizza per uno sviluppo compatto e concentrico, che dimostra una scarsa frammentazione urbana. La densità appare contenuta e le tipologie edilizie sono per la maggior parte a blocchi aperti.

Aree per servizi pubblici e di interesse generale sono collocate a sud e ad est dell'edificato.

A livello vincolistico si segnala:

- la presenza di una fascia boscata di separazione tra l'aeroporto e il tessuto urbanizzato.
- la presenza di un pozzo a distanza di circa 1.200 m dal sedime aeroportuale in direzione est.

2.4.1.7 *Comune di Lonate Pozzolo*

Il territorio di Lonate Pozzolo sta subendo una forte espansione dovuta alla ricollocazione degli insediamenti residenziali delle frazioni a Nord dell'aeroporto, attestata attorno al centro storico. Da una prima analisi emerge una frammentazione funzionale data dall'alternarsi di aree residenziali con aree produttive/direzionali.

Le aree industriali si collocano in posizione periferica rispetto all'edificato, la più rilevante è collocata ad est al limite del confine comunale.

A sud del tessuto urbanizzato sono posizionati una cava ed il depuratore.

La frazione di Tornavento, dipendente amministrativamente da Lonate Pozzolo, rappresenta elemento di pregio sul territorio per il suo ruolo di torre di riferimento per i navigatori sul Ticino, per la presenza della Chiesa di S.Eugenio e dell'oratorio, il cui primo impianto risalirebbe alla fine del 1300, per la bellezza degli scorci panoramici lungo il Canale Villoresi.

Al di fuori del nucleo storico, Tornavento presenta gli stessi caratteri di forte espansione residenziale di Lonate.

A livello vincolistico si segnala:

- la presenza della fascia di rispetto fluviale lungo il Canale Villoresi;
- la presenza di Beni storico architettonici, in località Tornavento.

2.4.1.8 *Comune di Vizzola Ticino*

Il nucleo storico del comune, con le sue valenze architettoniche e paesistico ambientali, è collocato in posizione marginale rispetto all'aeroporto protetto dalla vegetazione e dalle aree boscate del Parco.

2.4.1.9 *Comune di Golasecca*

Il comune di Golasecca, collocato lungo il perimetro dell'*Area di Studio* a nord est, presenta un tessuto residenziale consolidato con evidenti segni di espansione. In posizione periferica rispetto al territorio analizzato si segnala l'esistenza di servizi sensibili.

2.4.1.10 *Comune di Vergiate*

Il comune di Vergiate è parzialmente interessato dall'*Area di Studio*, in essa si riscontra la presenza di una fascia classificata come "*aeroportuale*", attuale sede

di uno degli stabilimenti Agusta. Il nucleo residenziale è presente in una piccola porzione, mentre le restanti aree sono classificate come agricole.

A livello vincolistico si segnala:

- la presenza di un pozzo in prossimità del confine dell'*Area di Studio*;
- la presenza di un'area di rispetto ai sensi del *DPR n. 236/1988*, in prossimità del confine con l'*Area di Studio*;
- la presenza del perimetro delle zone IC, zone di rinvio di iniziativa comunale.

2.4.1.11 *Comune di Arsago Seprio*

Presenta un impianto urbanistico simile a Somma Lombardo, in cui spicca l'area industriale collocata ad est del nucleo urbanizzato per la quale è prevista un'espansione.

Il nucleo residenziale consolidato è frammisto alle aree industriali/artigianali; i servizi sensibili sono collocati essenzialmente a ridosso del centro storico.

2.4.1.12 *Comune di Besnate*

Il Comune di Besnate è solo in parte interessato dall'*Area di Studio*. Al confine con il comune di Arsago Seprio, il *PRG* perimetra un'area come agricola forestale a prevalente interesse paesaggistico; a questa si affiancano zone naturalistiche parziali, derivanti dal recepimento delle norme contenute nel *PTC* del Parco regionale della Valle del Ticino. Allo stesso modo in prossimità del confine del *Parco dei Fontanili* è presente un'area "*R - Area Degradata da Recuperare*". Il tessuto residenziale è collocato in posizione marginale rispetto al territorio analizzato.

A livello vincolistico si segnala:

- fascia di rispetto stradale;
- aree vincolate ai sensi del *D.lgs. 42/2004 (ex Legge 1089/39) e s.m.i.*, presso la palude Lagozza.

2.4.1.13 *Comune di Castano Primo*

Il comune di Castano Primo si trova a sud dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa e ricade, per la maggior parte del suo territorio, all'interno dell'*Area di Studio*.

La maggior parte del tessuto urbano, caratterizzata dal nucleo storico e residenziale, si sviluppa quasi in continuità con quello di Vanzaghello. Al confine con quest'ultimo, si avverte la presenza di aree a prevalente vocazione direzionale e commerciale. La maggior parte del territorio, rientrando nell'area analizzata, è classificato, in base alle disposizioni da PRG, come zona agricola, in attuazione del recepimento delle disposizioni predisposte dal PTC del Parco regionale della Valle del Ticino.

2.4.1.14 *Comune di Nosate*

Il comune di Nosate è inserito completamente all'interno dell'*Area di Studio*.

Il centro abitato si sviluppa tra il canale Villoresi ed il canale Industriale, con una conurbazione pressoché lineare. Le aree residenziali di espansione, le aree industriali e produttive, si sviluppano in particolare verso sud.

La maggior parte del territorio è interessata da areali classificati come "H1 – Aree a Riserva Orientata", così come definite dalla normativa del PTC del Parco Regionale della Valle del Ticino.

A livello vincolistico si segnala la presenza di:

- vincolo idrogeologico;
- delimitazione zone di rispetto dei pozzi di emungimento dell'acqua potabile;
- limite della fascia di inedificabilità laterale ai laghi, fiumi e canali;
- delimitazione della fascia laterale ai corsi d'acqua classificati nell'elenco delle acque pubbliche.

Da ultimo si segnala la presenza di elementi di vulnerabilità geomorfologia, a sud dell'abitato.

2.4.1.15 *Comune di Turbigo*

Il comune di Turbigo si trova a sud del sedime aeroportuale ed è marginalmente interessato dall'*Area di Studio*.

Esso presenta una conurbazione compresa tra il comune di Castano Primo e il Naviglio Grande. In particolare in tale perimetro si sviluppa sia il complesso residenziale esistente e di espansione, sia quello industriale e commerciale.

A livello vincolistico si segnala la presenza di:

- fasce di rispetto relative a diversi elettrodotti, gasdotti ed alla ferrovia che collega Turbigo a Milano Cadorna;
- fasce di rispetto del *Piano di Assetto Idrogeologico*;
- fasce di rispetto relative al reticolo idrico principale e minore;
- aree SIC e ZPS.

2.4.1.16 *Comune di Robecchetto con Induno*

Il comune di Robecchetto con Induno è interessato solo marginalmente dall'*Area di Studio*. Dall'analisi dell'azonamento del PRG si evidenzia il tessuto residenziale esistente e d'espansione, intervallato da aree produttive. In prossimità del comune di Castano Primo il PRG evidenzia un'area agricola.

A livello vincolistico si segnala la presenza di una fascia di rispetto stradale, nonché aree classificate come "*Riserva Orientata*" e "*Parco Naturale Agricolo e Forestale*", correlate al Parco regionale della Valle del Ticino.

2.4.1.17 *Comune di Vanzaghello*

Il comune di Vanzaghello è totalmente ricompreso all'interno del perimetro dell'*Area di Studio*.

L'analisi del "*Documento di Piano*" del PGT, così come definito dall'*art. 8 della LR 12/05 e s.m.i.*, definisce gli ambiti di trasformazione di livello comunale. In esso il tessuto residenziale consolidato si attesta attorno al nucleo storico, interrotto da limitate aree d'espansione, e da zone per servizi pubblici e d'interesse generale (collocati per lo più ad est).

Le attività industriali sono posizionate a nord del territorio comunale, separate dall'edificato da un'ampia fascia a destinazione agricola e boschiva per la salvaguardia paesistico – ambientale del Parco.

A livello vincolistico si registra la presenza di:

- fascia di rispetto fluviale relativa al torrente Arno;
- fascia di tutela assoluta e rispetto dei pozzi;

- fascia di rispetto ferroviario;
- perimetro delle zone IC, zone di rinvio di iniziativa comunale.

L'analisi del *"Piano dei Servizi"*, così come definito dall'*art. 9 della LR 12/05 e s.m.i.*, assicura una dotazione globale di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale, nonché corridoi ecologici affiancati al sistema del verde di connessione tra territorio rurale e quello edificato. Tali strutture sono presentate in *Figura 2.4a*.

Il *"Piano delle Regole"*, così come definito dall'*art. 10 della LR 12/05 e s.m.i.*, individua, tra l'altro, gli immobili assoggettati a tutela in base alla normativa statale e regionale. A tal proposito si rimanda alla *Figura 2.4c*.

2.4.1.18 *Comune di Oleggio*

La maggior parte del territorio del comune di Oleggio, che rientra nella zona occidentale dell'*Area di Studio*, è classificata come "Parchi e riserve naturali o regionali" in quanto ricadente all'interno del Piano d'Area del Parco Naturale Piemontese della Valle del Ticino, per i cui dettagli si rimanda al § 2.2.11. Ai margini occidentali dell'area di studio si sviluppa un'area agricola al cui interno si riscontra la presenza di zone industriali e/o artigianali.

La porzione di area esterna al parco Regionale del Ticino è altresì caratterizzata dalla presenza di zone di interesse archeologico.

2.4.1.19 *Comune di Marano Ticino*

La parte più orientale del territorio del comune di Marano Ticino rientra nell'*Area di Studio*. Si tratta di una zona completamente boscata, ad eccezione della pendice sud-orientale in cui si riscontra la presenza di un insediamento industriale.

2.4.1.20 *Comune di Pombia*

Il comune di Pombia ricade parzialmente nella parte occidentale dell'area di studio (*Figura 2.4a*). Dall'analisi degli strumenti di pianificazione urbanistica locale emerge che la maggior parte del territorio è compresa all'interno del Piano d'Area del Parco Naturale Piemontese della Valle del Ticino, per i cui dettagli si rimanda al § 2.2.11. Fa eccezione una piccola porzione di territorio ubicata nella parte nord occidentale adibita ad area agricola.

Parte del comune di Pombia ricadente all'interno dell'area di studio presenta caratteri di pregio naturalistico e si caratterizza per la sussistenza di vincoli paesistico ambientali e culturali.

2.4.1.21 *Comune di Varallo Pombia*

La parte più orientale del territorio di Varallo Pombia rientra nella zona occidentale dell'*Area di Studio*. Si tratta di un'area di particolare interesse ambientale per la maggior parte contenuta all'interno del Piano d'Area del Parco Naturale Piemontese della Valle del Ticino. Le zone non comprese all'interno del parco comprendono un'area agricola ed una cava per l'estrazione di aggregati per l'edilizia.

2.4.1.22 *Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale*

Dall'analisi degli strumenti regolatori di alcuni comuni ricadenti nell'*Area di Studio* si rileva, nel complesso la presenza di siti con carattere di pregio naturalistico ed interesse paesaggistico, spesso sottoposti a vincolo.

In particolare si segnalano la frazione di Tornavento Vecchio per la bellezza degli scorci panoramici lungo il Canale Villorosi (i quali tuttavia saranno mascherati dalla fascia vegetazionale lungo il fiume), le aree vincolate ai sensi del *D.lgs. 42/2004 (ex Legge 1089/39) e s.m.i.* a Besnate, presso la palude Lagozza, le aree SIC e ZPS in comune di Turbigo e le aree classificate come "*Riserva Orientata*" e "*Parco Naturale Agricolo e Forestale*", così come definite dalla normativa del PTC del *Parco Regionale della Valle del Ticino*, nei comuni di Robecchetto con Induno e di Nosate.

Si riscontra inoltre la presenza di alcuni beni storico architettonici, beni vincolati e zone di interesse archeologico.

2.5 *PIANIFICAZIONE DI SETTORE*

2.5.1 *Piano Cave*

Nel presente *Paragrafo* si presenta la disciplina dell'attività estrattiva, con riferimento alle cave dislocate all'interno del bacino di utenza possibile dell'*Area di Studio*.

2.5.1.1 *Piano Cave della Provincia di Milano*

Con *DCR n. VIII/166 del 16 maggio 2006* la Regione Lombardia ha approvato il nuovo *Piano Cave* della provincia di Milano, i cui principali obiettivi sono:

- individuazione dei giacimenti sfruttabili;
- identificazione degli ambiti territoriali estrattivi, compresi quelli ubicati nelle aree protette;

- definizione dei bacini territoriali di produzione a livello provinciale;
- individuazione delle aree di riserva di materiale inerti, da utilizzare esclusivamente per le occorrenze di opere pubbliche;
- identificazione delle cave cessate, da sottoporre a recupero ambientale;
- definizione della destinazione d'uso delle aree per la durata dei processi produttivi e la loro destinazione finale al termine dell'attività estrattiva;
- determinazione, per ciascun ambito territoriale estrattivo (ATE), dei tipi e le quantità di sostanze di cava estraibili, in rapporto all'attività estrattiva esistente, alla consistenza del giacimento, alle caratteristiche merceologiche, alle tecnologie di lavorazione, ai bacini di utenza (provinciali e nazionali).

Il *Piano* identifica, come primo elemento, i bacini territoriali estrattivi, caratterizzati da omogeneità di connotazione giacimentologica e di produzione, condizionanti un vasto comparto territoriale dal punto di vista della destinazione finale delle aree. Il quadro si completa con le informazioni areali dei bacini di utenza delle singole realtà.

La *Figura 2.5.1.1a* riporta l'ubicazione dei diversi bacini territoriali estrattivi.

All'interno dei singoli bacini sono state poi individuate diversi "ATE – *Ambiti Territoriali Estrattivi*", intesi come unità territoriali di riferimento in cui è consentita l'attività estrattiva nel periodo di validità del Piano; ogni ATE può comprendere uno o più insediamenti produttivi, ciascuno costituito da cava, impianti ed attività connesse.

In prossimità dell'aeroporto, sono localizzati gli ambiti riportati in *Tabella 2.5.1.1a*, appartenenti tutti al bacino 1.

Tabella 2.5.1.1a *Ambiti Territoriali Estrattivi della Provincia di Milano*

ATE	Comune	Volume Decennio Approvato dalla Regione [m ³]
ATEg1	Castano Primo, Nosate	2.000.000
ATEg2	Buscate	1.100.000
ATEg4	Cuggiono	890.000

La *Tabella 2.5.1.1b* riporta invece l'ubicazione dei giacimenti, intesi come parte del territorio provinciale interessata dalla presenza di risorse minerali di cava, priva di vincoli e ostacoli che ne impediscano lo sfruttamento.

Tabella 2.5.1.1b Ubicazione dei Giacimenti

Giacimento	ATE	Cava	Comune	Località
G1	ATEg1	Ponte Castano – CST1	Castano Primo, Nosate	Ponte Castano
G2	ATEg2	C.na S. Antonio – BT1	Buscate	C.na Antonio
G4	ATEg4	Palma – CGG4	Cuggiono, Robecchetto con Induno	Castelletto

Qui nel seguito si riporta una breve descrizione delle cave attive individuate.

Cava Ponte Castano

La presente cava viene sfruttata per la coltivazione di sabbia e ghiaia. In particolare la *Tabella 2.5.1.1c* riporta i dati relative all'ATEg1.

Tabella 2.5.1.1c Ambito Territoriale Estrattivo ATEg1 – Cava Ponte Castano – CST1

Caratteristiche	Descrizione
Cave interessate	Cava Ponte Castano
Superficie dell'ambito	55,80 ha
Superficie dell'ambito già coltivata	A secco: 6,65 ha; in falda: 8,75 ha
Vincoli presenti	Parco regionale della Valle del Ticino; vincolo idrogeologico
Previsioni di Piano	
Superficie area estrattiva	196.500 m ³
Volume di piano (provinciale)	1.110.000 m ³
Volume di piano (regionale)	2.000.000 m ³
Profondità massima di scavo	20 m
Produzione media annua	111.000 m ³ /anno
Modalità di coltivazione	a) coltivazione a secco, con profondità pari a 20 m; a*) la quota minima di fondo scavo non deve essere inferiore a quella della strada Turbighina in corrispondenza del limite sud dell'ATE
Destinazione finale programmata	In relazione alla collocazione dell'ATE in ambito di rilevanza paesistica e/naturalistica (art. 31 e 32 PTCP), il progetto di recupero ambientale dovrà attenersi alle indicazioni fornite dal Repertorio B degli allegati al PTCP stesso (Repertorio degli interventi di riqualificazione ambientale)
Volume di riserva	Attribuzione di un volume di pari al 10% del volume di Piano da utilizzare alla scadenza del Piano Cave, in caso di esaurimento dei volumi assegnati
Altre prescrizioni	Le opere di mitigazione dovranno avvenire in collaborazione con il Parco regionale della Valle del Ticino

Cava Cascina S. Antonio

La presente cava viene sfruttata per la coltivazione di sabbia e ghiaia. In particolare la *Tabella 2.5.1.1d* riporta i dati relative all'ATEg2.

Tabella 2.5.1.1d *Ambito Territoriale Estrattivo ATEg2 – Cava Cascina S. Antonio – BT1*

Caratteristiche	Descrizione
Cave interessate	Cava C.na S. Antonio
Superficie dell'ambito	26,80 ha
Superficie dell'ambito già coltivata	A secco: 11,15 ha; in falda: - ha
Vincoli presenti	Parco regionale della Valle del Ticino
Previsioni di Piano	
Superficie area estrattiva	72.000 m ³
Volume di piano (provinciale)	890.000 m ³
Volume di piano (regionale)	1.100.000 m ³
Profondità massima di scavo	20 m
Produzione media annua	89.000 m ³ /anno
Modalità di coltivazione	a) coltivazione a secco, con profondità pari a 20 m;
Destinazione finale programmata	Uso fruitivi di interesse locale secondo progetto art. 11, LR 14/98
Volume di riserva	Attribuzione di un volume di pari al 10% del volume di Piano da utilizzare alla scadenza del Piano Cave, in caso di esaurimento dei volumi assegnati
Altre prescrizioni	Le opere di mitigazione dovranno avvenire in collaborazione con il Parco regionale della Valle del Ticino

Cava Palma

La presente cava viene sfruttata per la coltivazione di sabbia e ghiaia. In particolare la *Tabella 2.5.1.1e* riporta i dati relative all'ATEg4.

Tabella 2.5.1.1e Ambito Territoriale Estrattivo ATEg4 – Cava Palma – CGG4

Caratteristiche	Descrizione
Cave interessate	Cava Palma
Superficie dell'ambito	27,10 ha
Superficie dell'ambito già coltivata	A secco: 5,35 ha; in falda: - ha
Vincoli presenti	Parco regionale della Valle del Ticino; vincolo idrogeologico
Previsioni di Piano	
Superficie area estrattiva	111.000 m ³
Volume di piano (provinciale)	890.000 m ³
Volume di piano (regionale)	890.000 m ³
Profondità massima di scavo	20 m
Produzione media annua	89.000 m ³ /anno
Modalità di coltivazione	a) coltivazione a secco, con profondità pari a 20 m; approfondimento a secco di 8 m
Destinazione finale programmata	Secondo progetto art. 11 LR 14/98
Volume di riserva	Attribuzione di un volume di pari al 10% del volume di Piano da utilizzare alla scadenza del Piano Cave, in caso di esaurimento dei volumi assegnati
Altre prescrizioni	Le opere di mitigazione, compensazione e recupero dovranno avvenire in collaborazione con il Parco regionale della Valle del Ticino. In sede di progetto di gestione produttiva dell'ATE dovrà essere individuata, in accordo con il comune interessato, la viabilità relativa all'ATE stesso. Eventuali prescrizioni aggiuntive sulla viabilità medesima potranno essere concordate tra comune ed aziende interessate, in sede di convenzione.

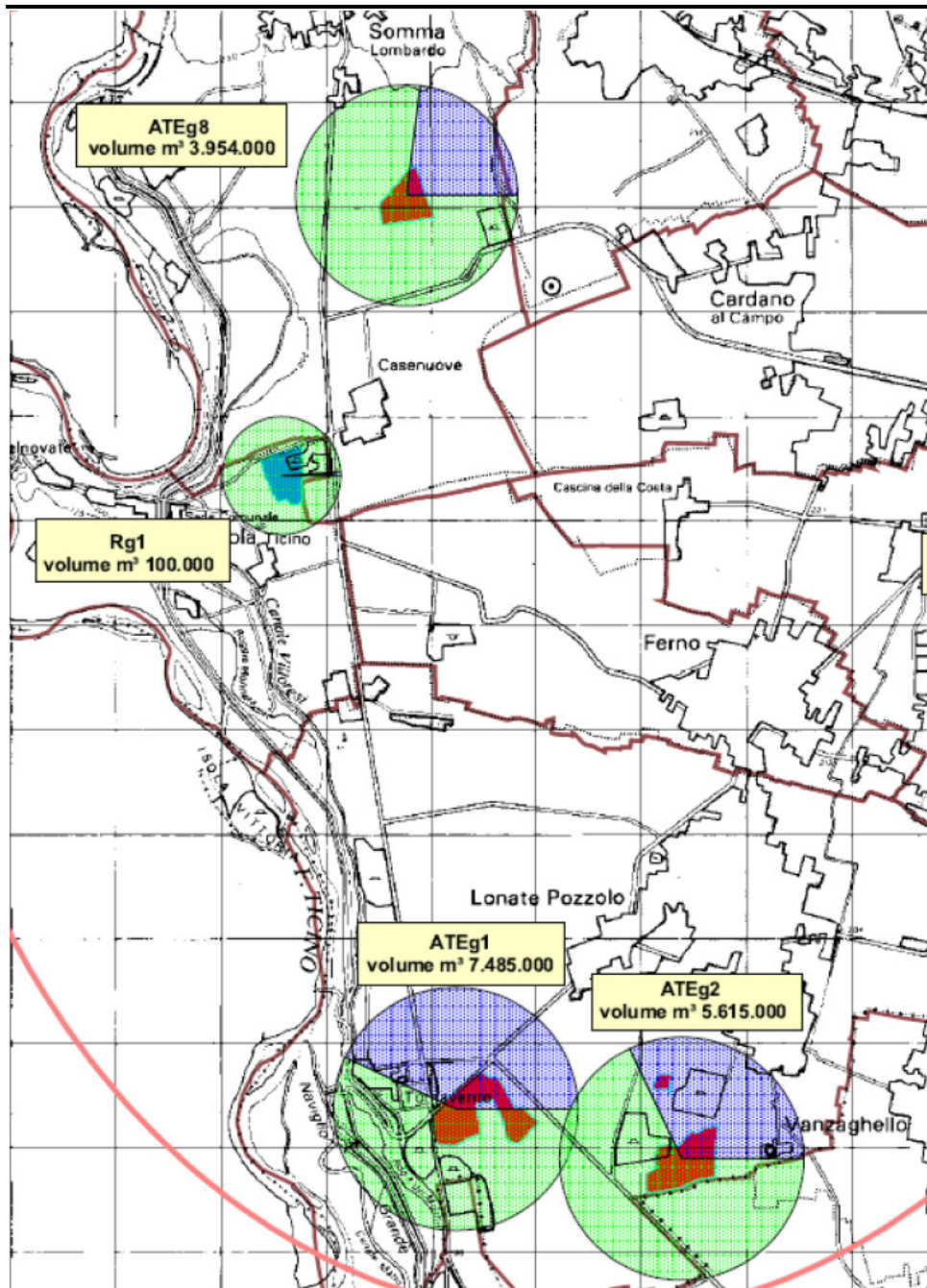
2.5.1.2 **Piano Cave della Provincia di Varese**

Con DCR n. VI/1440 del 1 febbraio 2000 la Regione Lombardia ha approvato la Variante al Piano Cave della Provincia di Varese, realizzato alla fine degli anni '80 ed oramai ampiamente superato.

La Provincia di Varese, con DGP n. 76 del 02 dicembre 2004, ha adottato un nuovo Piano Cave, approvato con DCR n. 698 del 30 settembre 2008 e pubblicato sul Secondo Supplemento Straordinario del B.U.R.L. n° 48 del 25 novembre 2008.

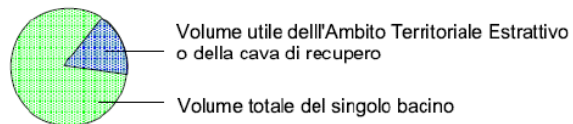
Il Piano individua diversi "ATE – Ambiti Territoriali Estrattivi" (Figura 2.5.1.2a), unità territoriale di riferimento in cui è consentita l'attività estrattiva nel periodo di validità del Piano Cave; può comprendere uno o più insediamenti produttivi, ciascuno costituito da cava, impianti ed attività connesse.

Figura 2.5.1.2a ATE – Ambiti Territoriali Estrattivi Presenti all’Interno dell’Area di Studio



LEGENDA

Rappresentazione grafica dei volumi utili unitari degli Ambiti Territoriali Estrattivi e delle cave di recupero presenti all'interno del bacino di produzione di appartenenza in rapporto al volume totale del bacino stesso



La *Tabella 2.5.1.2a*. riporta i caratteri dei diversi ambiti individuati.

Tabella 2.5.1.2a *Ambiti Territoriali Estrattivi della Provincia di Varese*

ATE	Comune	Volume Decennio Approvato dalla Regione [m ³]
ATEg1	Lonate Pozzolo	4.000.000
ATEg2	Lonate Pozzolo	4.600.000
ATEg8	Somma Lombardo	1.200.000

La *Tabella 2.5.1.2b* riporta invece l'ubicazione dei giacimenti, intesi come parte del territorio provinciale interessata dalla presenza di risorse minerali di cava, priva di vincoli e ostacoli che ne impediscano lo sfruttamento.

Tabella 2.5.2.1b *Ubicazione dei Giacimenti*

Giacimento	ATE	Cava	Comune	Località
G1g	ATEg1	Cave del Ticino	Lonate Pozzolo	Tornavento
G10g	ATEg1	Cave del Ticino	Lonate Pozzolo	Tornavento
G2g	ATEg2	F.lli Mara – Cave di Lonate	Lonate Pozzolo	Calderona
G2g	ATEg2	F.lli Mara – Cave di Lonate	Lonate Pozzolo	Calderona
G9	ATEg8	Cave Riunite	Somma Lombardo	Frutteto

Qui nel seguito si riporta una breve descrizione delle cave attive individuate.

Cave del Ticino

La presente cava viene sfruttata per la coltivazione di sabbia e ghiaia. In particolare la *Tabella 2.5.2.1c* riporta i dati relative all'ATEg1.

Tabella 2.5.2.1c *Ambito Territoriale Estrattivo ATEg1 – Cave del Ticino*

Caratteristiche	Descrizione
Cave interessate	Cave del Ticino
Superficie dell'ambito	79 ha
Vincoli presenti	Parco regionale della Valle del Ticino; DPR 128/59 – fascia di 20 m da sostegni ed elettrodotti
Previsioni di Piano	
Superficie area estrattiva	268.000 m ³
Volume di piano (provinciale)	5.566.000 m ³
Profondità media di scavo	36 m
Produzione media annua	363.000 m ³ /anno
Destinazione finale programmata	Recupero ad uso ricreativo
Volume di riserva	-
Altre prescrizioni	-

Cave di Lonate e F.lli Mara

La presente cava viene sfruttata per la coltivazione di sabbia e ghiaia. In particolare la *Tabella 2.5.2.1d* riporta i dati relative all'ATEg2.

Tabella 2.5.2.1d *Ambito Territoriale Estrattivo ATEg2 – Cave di Lonate e F.lli Mara*

Caratteristiche	Descrizione
Cave interessate	Cave di Lonate
Superficie dell'ambito	112,3 ha
Vincoli presenti	Parco regionale della Valle del Ticino; DPR 128/59 – fascia di 20 m da sostegni ed elettrodotti
Previsioni di Piano	
Superficie area estrattiva	323.000 m ³
Volume di piano (provinciale)	5.395.000 m ³
Profondità media di scavo	28 m
Produzione media annua	418.000 m ³ /anno
Destinazione finale programmata	Recupero ad uso agricolo e naturalistico
Volume di riserva	-
Altre prescrizioni	-

Cave Riunite

La presente cava viene sfruttata per la coltivazione di sabbia e ghiaia. In particolare la *Tabella 2.5.2.1e* riporta i dati relative all'ATEg8.

Tabella 2.5.2.1e *Ambito Territoriale Estrattivo ATEg8 – Cave Riunite*

Caratteristiche	Descrizione
Cave interessate	Cave Riunite
Superficie dell'ambito	59,6 ha
Vincoli presenti	Parco regionale della Valle del Ticino; DPR 128/59 – fascia di 20 m da sostegni ed elettrodotti
Previsioni di Piano	
Superficie area estrattiva	103.000 m ³
Volume di piano (provinciale)	2.002.000 m ³
Profondità media di scavo	32 m
Produzione media annua	9.367 m ³ /anno
Destinazione finale programmata	Recupero ad uso agricolo e naturalistico
Volume di riserva	-
Altre prescrizioni	-

2.5.1.3 *Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale*

La realizzazione del Nuovo Master Plan Aeroportuale non avrà alcuna interferenza con il *Piano Cave* della Provincia di Varese. Tutto il materiale inerte necessario alla realizzazione del progetto sarà infatti ricavato all'interno del sedime aeroportuale di progetto, attraverso il livellamento delle diverse aree funzionali.

2.5.2 *Piano Assetto Idrogeologico*

La pubblicazione sulla *GU n. 183 dell'8 agosto 2001* del DPCM del 24 maggio 2001, sancisce l'entrata in vigore del *Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico*, adottato con *Delibera del Comitato Istituzionale n. 18 del 26 aprile 2001*.

Il *Piano* rappresenta lo strumento che consolida e unifica la pianificazione di bacino per l'assetto idrogeologico, coordinando le determinazioni precedentemente assunte con:

- il *Piano Stralcio* per la realizzazione degli interventi necessari al ripristino dell'assetto idraulico, alla eliminazione delle situazioni di dissesto idrogeologico e alla prevenzione dei rischi idrogeologici, nonché per il ripristino delle aree di esondazione - PS 45;
- il *Piano stralcio delle Fasce Fluviali* – PSFF;
- il *Piano Straordinario per le Aree a Rischio Idrogeologico molto Elevato*- PS 267.

L'ambito territoriale di riferimento del PAI è costituito dall'intero bacino idrografico del fiume Po, chiuso all'incile del Po di Goro, ad esclusione del Delta, per il quale è previsto un atto di pianificazione separato.

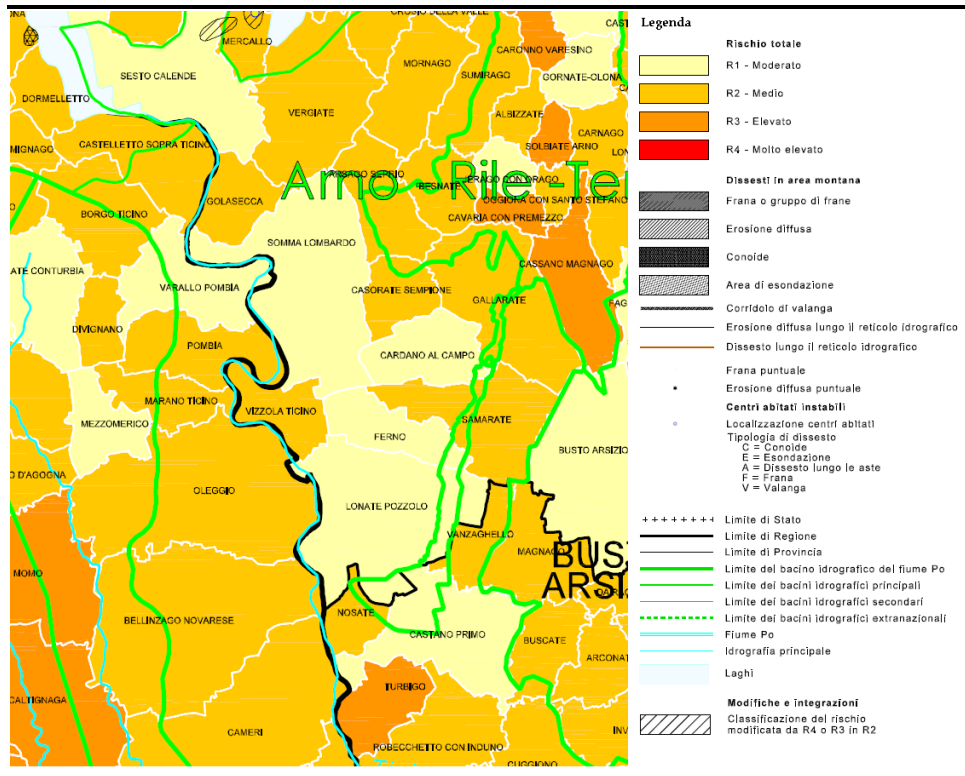
I contenuti del *Piano* si articolano in interventi strutturali, relativi all'assetto di progetto delle aste fluviali, dei nodi idraulici critici e dei versanti, interventi e misure non strutturali (norme di uso del suolo e regole di comportamento).

Il Comitato Istituzionale, con *Deliberazione n. 1 del 13 marzo 2002*, ha adottato integrazioni alla cartografia delle aree in condizioni di dissesto, rappresentate nell'allegato 4 dell'elaborato 2 del PAI "*Atlante dei rischi idraulici e idrogeologici-Inventario dei centri abitati montani esposti a pericolo*", nonché delle aree di delimitazione delle fasce fluviali A e B, rappresentate nell'elaborato 8 "*Tavole di delimitazione delle fasce fluviali*".

Si tratta della prima integrazione apportata alla cartografia di *Piano*, necessaria ai fini dell'integrazione a scala comunale dei contenuti del *Piano* e adottata, in ottemperanza a quanto disposto dall'*art. 5 della Deliberazione di adozione n. 18/2001*, a seguito delle determinazioni assunte dalle Conferenze Programmatiche.

La *Figura 2.5.2a* riporta il rischio idraulico ed idrogeologico riferito all'*Area di Studio*, dalla quale è possibile dedurre come l'aeroporto ricada in un'area a rischio moderato, "*R1*", per le quali sono possibili danni economici e sociali marginali.

Figura 2.5.2a Rischio Idraulico e Idrogeologico



Alcuni comuni presenti all'interno dell'Area di Studio (Golasecca, Pombia, Vizzola Ticino, Oleggio, Bellinzago, Nosate, Robecchetto con Induno, Samarate, Gallarate, Casorate Sempione, Arsago Seprio) sono classificati come "R2" (rischio medio), per il quale sono possibili danni minori agli edifici e alle infrastrutture che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e lo svolgimento delle attività socio- economiche.

Il comune di Turbigo è invece classificato come "R3" (rischio elevato), per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi e l'interruzione delle attività socio - economiche, danni al patrimonio culturale.

Il PAI, infine, suddivide il fiume Ticino in diverse fasce fluviali, in relazione al comportamento del corpo idrico superficiale.

In particolare, nonostante, all'interno dell'Area di Studio si riscontrino diverse fasce (fascia di deflusso della piena (Fascia A), fascia di esondazione (Fascia B), area di inondazione per piena catastrofica (Fascia C)) è bene sottolineare come il complesso dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa non ricada all'interno di nessuno di detti areali.

2.5.2.1 *Rapporto con il Nuovo Master Plan Aeroportuale*

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale non interferisce in alcun modo con le fasce di rispetto predisposte dal PAI. Esso, inoltre, interessa la sola area a sud del complesso aeroportuale, classificata come area a rischio moderato, per la quale si prevedono interferenze poco significative.

Inoltre all'interno del sedime aeroportuale non si ravvisa la presenza di aree soggette a limitazione idrogeologica.

