

Comune di Oleggio

Prot. 0018873 del 04/09/2020

Oggetto: INVIO OSSERVAZIONI MILANO - MALPENSA MASTERPLAN 2035



# CITTA' DI OLEGGIO

PROVINCIA DI NOVARA

VIA PEC

PROT. 18 873

UFFICIO SEGRETERIA  
RM

OLEGGIO, 04.09.2020

Ministero Ambiente  
e tutela del territorio  
e del mare

Regione Piemonte  
Settore Ambiente

Provincia di Novara  
Settore Ambiente.

**OGGETTO: INVIO OSSERVAZIONI MILANO MALPENSA-MASTERPLAN 2035.**

In allegato alla presente si trasmette copia del provvedimento deliberativo n. 190, assunto dalla Giunta Comunale in data 03.09.2020, avente ad oggetto: " AEROPORTO MILANO MALPENSA-MASTERPLAN 2035-APPROVAZIONE OSSERVAZIONI PROVINCIA DI NOVARA".

Distinti saluti.



Il Sindaco  
Ing. Andrea Baldassini

Letto, confermato e sottoscritto

Il Sindaco  
FIRMATO DIGITALMENTE  
BALDASSINI ANDREA

Il Segretario Generale  
FIRMATO DIGITALMENTE  
Dott. BOGGI GIOVANNI



# COMUNE DI OLEGGIO

PROVINCIA DI NOVARA

Originale

## VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N.190

### OGGETTO:

<b>AEROPORTO MILANO MALPENSA-MASTERPLAN 2035- APPROVAZIONE OSSERVAZIONI PROVINCIA DI NOVARA</b>
---

L'anno **duemilaventi** addì **tre** del mese di **settembre** alle ore **diciotto** e minuti **quarantacinque** nella sala delle adunanze, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente normativa, vennero per oggi convocati i componenti di questa Giunta Comunale, nelle persone dei Signori:

Cognome e Nome	Presente
1. BALDASSINI ANDREA - Sindaco	Si
2. CARAGLIA PAOLA - Vice Sindaco	Si
3. BALOCCO ALESSANDRA - Assessore	Si
4. BELLINI DIEGO - Assessore	Si
5. BELLISSIMO GIUSEPPE - Assessore	Si
6. MURATORE GIUSEPPE - Assessore	Si
Totale Presenti:	6
Totale Assenti:	0

Con l'intervento e l'opera del Segretario Generale Dott. BOGGI GIOVANNI il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti il Sig. BALDASSINI ANDREA assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

## LA GIUNTA COMUNALE

Appurato che è stata avviata la procedura di valutazione d'impatto ambientale sul Progetto dell'Aeroporto di Milano Malpensa-Masterplan 2035 da ENAC e che la consultazione pubblica è stata avviata il 07.07.2020;

Visto l'art. 24, comma 2 e 3 del D. Lgs. 152/2006, il quale prevede che le osservazioni al Masterplan devono pervenire entro il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso al pubblico sul portale delle valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente;

Considerato che il termine ultimo per la presentazione delle osservazioni del Masterplan di Malpensa 2035, verrebbe a scadere il 05 Settembre 2020;

Atteso che da una valutazione di tale studio emergono diversi elementi critici e/o contraddittori, soprattutto dal punto di vista ambientale;

Vista la relazione bozza predisposta dalla Provincia di Novara esaminata nel corso dell'adunanza della Commissione Consiliare allargata a tutti i consiglieri comunali di Oleggio in data 02.09.2020, nel corso della quale la relazione è stata approvata all'unanimità, che riassume le problematiche rilevate dallo studio e sottopone alla valutazione ulteriori elementi che sono stati scartati senza una reale motivazione e/o approfondimento, che costituiscono le osservazioni d'ufficio;

Ricevuta la relazione definitiva della Provincia di Novara in data 03.09.2020, assunta al ns.prto.n.18817 in pari data, di cui sopra;

Visto il parere favorevole del Resp. del Settore Ambiente in ordine alla regolarità tecnica, espresso ai sensi dell'art. 49 del D. LGS. 267/00;

Atteso che il presente provvedimento non comporta riflessi diretti o indiretti sulle finanze dell'Ente, per cui è possibile prescindere dall'acquisizione del parere di regolarità contabile;

Visto il parere favorevole del Segretario Generale sotto il profilo di legittimità, richiesto nel corso dell'adunanza;

Con voti unanimi, espressi per alzata di mano nelle forme e modi di legge;

## DELIBERA

1. Di approvare le osservazioni tecniche predisposte dalla Provincia di Novara in merito allo studio d'impatto ambientale sul nuovo master plan dell'aeroporto di Malpensa ed allegate al presente atto per costituirne parte essenziale;
2. di recepire e far proprio il fascicolo " Osservazioni e pareri " nel quale la Provincia di Novara esprime il proprio giudizio sul progetto " Nuovo Master Plan Aeroportuale dell'aeroporto di Malpensa";
3. di dare atto che le relazioni di cui ai punti precedenti costituiscono formale osservazioni al progetto ed allo studio di impatto ambientale inerenti il progetto denominato " *Aeroporto di Malpensa. Valutazione di impatto ambientale del Nuovo Master Plan Aeroportuale*" presentato dalla S.E.A. Spa;
4. di impegnare il Sindaco a trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e alla Regione Piemonte-Direzione Ambiente la presente deliberazione completa delle osservazioni che ne costituiscono parte integrante e sostanziale.

Successivamente,

## LA GIUNTA COMUNALE

Con voti unanimi, espressi per alzata di mano

## DELIBERA

Di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi di legge.

**ENAC – ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE**  
**Progetto “Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan**  
**aeroportuale 2035”**  
Fase di Valutazione di Impatto Ambientale

**OSSERVAZIONI E PARERI AL MASTERPLAN**  
**AEROPORTUALE 2035**

Settembre 2020



## INDICE

1. INTRODUZIONE.....	3
2. ELENCO DOCUMENTAZIONE PUBBLICATA .....	5
3. IL MASTERPLAN AEROPORTUALE - RIFERIMENTI NORMATIVI .....	9
4. INTERVENTI PREVISTI.....	11
5. OSSERVAZIONI E PARERI.....	14

## 1. INTRODUZIONE

La presente relazione è relativa alle osservazioni al MASTERPLAN aeroportuale di Malpensa 2035 attualmente in fase di VIA presso il Ministero dell'Ambiente, sulla base della valutazione della documentazione tecnica e progettuale presentata dal soggetto proponente.

ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile ha presentato in data 26/06/2020 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006, istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa - Masterplan aeroportuale 2035", compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 alla lettera 10, denominata "Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza, di modifica dell'infrastruttura aeroportuale esistente e non ricadente parzialmente/completamente in aree naturali protette nazionali (L.394/1991) e/o comunitarie (siti della Rete Natura 2000).

L'area del sedime ovvero dell'espansione è all'interno del Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino.

Il progetto è localizzato nel territorio della Regione Lombardia, nella Provincia di Varese e nei territori comunali di Ferno, Somma Lombardo, Lonate Pozzolo, Samarate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Vizzola Ticino e prevede opere di ampliamento (con estensione del sedime nell'area a sud) e riqualifica della dotazione infrastrutturale air side e land side, strutture edilizie nel loro complesso a servizio dell'attività aeroportuale, nonché interventi di riordino del sistema della viabilità interna.

Come premessa generale al documento, si osserva come la presenza della struttura aeroportuale di Malpensa, a confine del territorio novarese, rappresenti certamente un asset strategico da un punto di vista socio-economico per la Provincia di Novara, la provincia del VCO e l'intero territorio del Piemonte nord orientale: la presenza di un aeroporto intercontinentale di tali dimensioni, già nella configurazione attuale determina rilevanti problematiche sia a livello ambientale, sia a livello di un ordinato e coerente sviluppo socio economico. La storia ormai decennale di questo insediamento strategico a livello territoriale, porta a considerare come sia evidentemente mancata una strategia complessiva che determinasse un armonico e coerente rapporto tra il progressivo sviluppo dell'aeroporto e quello dei territori che gravitano attorno: si rileva come non sia stata in alcuna occasione elaborata una

valutazione globale e coordinata degli effetti dell'attività dell'infrastruttura. In particolare il territorio della Provincia di Novara non è stato in alcuna occasione oggetto di valutazioni di merito, nonostante la contiguità con l'infrastruttura.

Peraltro negli anni '80 la localizzazione di un aeroporto intercontinentale nel nord Italia fu oggetto di ampie consultazioni tra la Regione Lombardia e la Regione Piemonte, al fine di una localizzazione che avesse una logica condivisa e baricentrica tra le due regioni: la scelta di Malpensa prevedeva allora un collegamento diretto tra la città di Novara e l'aeroporto da realizzarsi con una superstrada a 4 corsie che dalla tangenziale di Novara attraverso i comuni di Cameri, Bellinzago Novarese, Oleggio, Lonate Pozzolo, realizzasse un veloce e adeguato collegamento interconnesso all'autostrada A4 che superasse le problematiche dei collegamenti con l'aeroporto; in tale prospettiva vennero adeguati i piani regolatori dei comuni interessati.

Si osserva che, al contrario, da allora nessuna opera connessa all'aeroporto di Malpensa è stata realizzata sul territorio novarese e che la viabilità è rimasta invariata nonostante un esponenziale aumento del traffico veicolare dovuto all'aeroporto. Inoltre il territorio novarese è sottoposto ad un notevole impatto derivante dai sorvoli sia in partenza che in arrivo, sorvoli che interessano sia i centri abitati che le aree protette esistenti, problema che è stato più volte sollevato negli ultimi decenni, senza risposte pratiche coerenti con la problematica.

**A fronte di questa premessa, l'esame della documentazione progettuale presentata nel Masterplan Malpensa 2035, porta a verificare come incredibilmente il territorio novarese sia stato ancora una volta completamente ignorato in ogni elaborato progettuale, relazione, tavole grafiche, valutazioni degli impatti ambientali, opere compensative previste: si contesta quindi la validità complessiva della documentazione presentata in quanto emerge una grave carenza complessiva.**

**Emergono peraltro gravi irregolarità da un punto di vista della normativa prevista per la pubblicazione e pubblicizzazione del progetto, che di fatto rendono illegittima la stessa procedura, come dettagliato nel seguito.**

## 2. ELENCO DOCUMENTAZIONE PUBBLICATA

Di seguito si riporta l'elenco completo della documentazione progettuale attualmente depositata sul sito del Ministero dell'Ambiente per la partecipazione del pubblico.

- Avviso al pubblico del 07/07/2020

### ELABORATI DI PROGETTO:

- Elenco Elaborati Masterplan
- Relazione Generale
- Schede Interventi
- Inquadramento territoriale
- Piano Territoriale Regionale Lombardia
- Piano Paesaggistico Regionale Lombardia
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Varese
- Piani di Governo del Territorio Comuni di Somma Lombardo, Casorate Sempione
- Piani di Governo del Territorio Comuni di Lonate Pozzolo, Samarate, Ferno, Vizzola Ticino, Cardano al Campo
- PGT Lonate Pozzolo PTC - Parco Regionale della Valle del Ticino
- Stato di fatto - Sedime aeroportuale
- Stato di fatto - Patrimoniale terreni
- Stato di fatto accessibilità
- Vincoli aeronautici - Stato di fatto - Piani di rischio
- Vincoli aeronautici - Stato di fatto - Superfici di delimitazione ostacoli
- Vincoli aeronautici - Stato di fatto - Aree Critiche
- Stato di fatto - Sottoservizi e reti
- Stato di Progetto - Configurazione finale
- Stato di Progetto - Destinazioni d'uso
- Stato di Progetto - Patrimoniale terreni
- Stato di Progetto - Accessibilità e viabilità
- Stato di Progetto - Fase 1 2019-2025
- Stato di Progetto - Fase 2 2026-2030
- Stato di Progetto - Fase 3 2031-2035

- Vincoli aeronautici - Stato di progetto - Piani di rischio
- Vincoli aeronautici - Stato di progetto - Superfici di delimitazione ostacoli
- Vincoli aeronautici - Stato di progetto - Aree critiche
- Stato di progetto - Sottoservizi e reti idrauliche
- Stato di progetto - Sottoservizi e reti meccaniche
- Stato di progetto - Sottoservizi e reti elettriche
- Planimetrie Terminal 1 - S.d.f. e fase 1
- Planimetrie Terminal 1 - Fasi 2 e 3
- Planimetrie Terminal 2 - Fasi
- Stato di progetto - Planivolumetrico
- Stato di progetto - Viste-signed
- Stato di progetto - Viste volumetriche
- Relazione Paesaggistica
  - Patrimonio storico-testimoniale
  - Pianificazione territoriale
  - Aspetti percettivi
  - Contesto paesaggistico
  - Struttura del paesaggio
  - Il paesaggio di Malpensa: analisi diacronica
  - Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione di grado elevato ed alta velocità di percorrenza
  - Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione locale e bassa velocità di percorrenza 1/2
  - Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione locale e bassa velocità di percorrenza 2/2
  - Caratteri percettivi: Piste ciclabili
  - Patrimonio culturale e storico-testimoniale
  - Carta dei vincoli
  - Carta delle aree protette
  - Masterplan 2035: Schematizzazione delle aree di intervento
  - Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Logiche di intervento ed assetto complessivo
  - Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Centralità locali e ricucitura della rete sentieristica
- Piano di utilizzo delle terre - Documento programmatico
- Studio di Impatto Ambientale
  - Pianificazione territoriale
  - Caratterizzazione meteorologica

- Input del modello per le simulazioni acustiche del rumore aeronautico
- Rumore di cantiere
- Caratterizzazione Salute Pubblica
- Patrimonio storico-testimoniale
- Aspetti percettivi
- Principali elementi delle indagini in campo relativi alla biodiversità
- Inquadramento dell'aeroporto
- Sedime Aeroportuale - Stato di Fatto
- Piano di sviluppo aeroportuale - Assetto finale al 2035
- Schematizzazione delle opere ed interventi in progetto
- Fasizzazione degli interventi
- Accessibilità Aeroportuale
- Demolizioni
- Carta dei vincoli e delle tutele
- Carta delle aree protette
- Carta della qualità dell'aria - Isoconcentrazioni ante operam
- Carta della qualità dell'aria - Isoconcentrazioni post operam
- Carta geologica
- Carta geomorfologica
- Carta pedologica
- Carta della litologia superficiale
- Carta dell'idrografia
- Carta della pericolosità idraulica
- Carta dell'uso del suolo
- Carta delle reti ecologiche regionali
- Carta degli ecosistemi
- Carta della vegetazione (carta forestale) di area vasta
- Carta della vegetazione di dettaglio dell'area a sud del sedime
- Carta degli habitat rilevati nell'area a sud del sedime
- Carta degli habitat interessati dall'intervento
- Carta degli elementi d'interesse per il rumore aeronautico
- Rumore aeronautico allo stato attuale: curve isolivello LVA
- Rumore aeronautico allo stato progetto: curve isolivello LVA
- Rumore aeronautico allo stato di progetto: curve isolivello LVA confronto con lo stato attuale
- Rumore stradale complessivo allo stato attuale: curve isolivello Leq (A)
- Rumore stradale complessivo allo stato progetto: curve isolivello Leq (A)
- Contesto paesaggistico
- Struttura del paesaggio
- Il paesaggio di Malpensa: analisi diacronica

- Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione di grado elevato ed alta velocità di percorrenza
- Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione locale e bassa velocità di percorrenza 1/2
- Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione locale e bassa velocità di percorrenza 2/2
- Caratteri percettivi: Piste ciclabili
- Patrimonio culturale e storico-testimoniale
- Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Logiche di intervento ed assetto complessivo
- Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Potenziamento e riqualificazione dell'assetto vegetazionale
- Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Centralità locali e ricucitura della rete sentieristica
- Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Quadro d'insieme
- SIA Architettura dello studio, guida alla lettura e metodologie per l'analisi ambientale
- SIA Parte P1 - Obiettivi e Coerenze
- SIA Parte P2 - Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera
- SIA Parte P3 - L'intervento: le alternative e la soluzione
- SIA Parte P4 - Gli impatti
- SIA Parte P5 - Lo stato post operam
- SIA - Piano di monitoraggio ambientale
- SIA-Sintesi non tecnica
- Relazione di Incidenza
  - Inquadramento dei siti Natura 2000 nell'ambito di studio
  - Operatività dell'Aeroporto: rotte, quote di volo degli aeromobili e ripartizione del traffico
  - Operatività dell'Aeroporto: livelli di valutazione del rumore aeroportuale
  - Gli habitat caratterizzanti i siti della RN2000
  - Studio di incidenza ambientale

### **3. IL MASTERPLAN AEROPORTUALE – RIFERIMENTI NORMATIVI**

Si riporta quanto esplicitato dalla documentazione presentata.

Il Masterplan (o Piano di Sviluppo) aeroportuale rappresenta l'unico strumento di previsione, pianificazione e programmazione degli interventi di sviluppo di un aeroporto riconosciuto dalla normativa vigente ed è propedeutico alla realizzazione delle opere realizzate all'interno dei sedimi aeroportuali di proprietà dello Stato.

La natura urbanistica dello strumento è dichiarata dal D.L. 251/95 (Circolare del Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici n. 1408 del 23 febbraio 1996, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale 21.05.96, n. 117, avente ad oggetto: "Programmazione, approvazione e autorizzazione dei piani di sviluppo aeroportuale e delle opere da realizzare in ambito aeroportuale" Decreto Legge 28 giugno 1995, art. 1, comma 6, convertito nella Legge 3 agosto 1995, n. 351), che nell'art. 1, comma 6 stabilisce che l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, costituisce variante agli strumenti urbanistici esistenti ed assorbe la compatibilità urbanistica di tutti gli interventi in esso previsti.

La natura e i contenuti del Piano di Sviluppo Aeroportuale sono precisati dalla Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e del Ministero dei Lavori Pubblici del 23.02.96 n. 1408, in cui si specifica che tale strumento *"indica per l'intero ambito aeroportuale la distribuzione delle opere e dei servizi, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario e può prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato"*.

Le "Linee Guida per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale" ("Linee guida per la redazione dei piani di sviluppo aeroportuali" – ENAC – Dipartimento Sicurezza – Area infrastrutture aeroportuali – Ufficio Pianificazione Aeroportuale – prot. N. 4829/UPA del 22.11.01), emanate da ENAC nel 2001 in attuazione della sopra ricordata Circolare, specificano in maniera dettagliata i contenuti del Piano, gli aspetti tematici che devono essere affrontati e la documentazione da produrre.

In sintesi, le Linee Guida stabiliscono come il Masterplan rappresenti uno strumento di pianificazione strategica a breve, medio e lungo termine che, partendo da un'accurata analisi dello stato di fatto dell'aeroporto, del traffico registrato, del contesto territoriale e ambientale, dei vincoli correlati all'attività aeronautica, definisce:

- i futuri scenari di sviluppo del traffico dello scalo,
- i fabbisogni infrastrutturali necessari a rispondere alla crescita del traffico,
- l'assetto degli interventi previsti,
- le compatibilità con il contesto territoriale e i vincoli aeronautici,
- il rapporto con la programmazione statale e comunitaria nel settore trasporti,
- il programma di attuazione degli interventi nel tempo,
- le risorse economiche necessarie per l'esecuzione degli interventi e le fonti di finanziamento.

Il Masterplan è composto da:

- relazione tecnica descrittiva,
- elaborati grafici illustrativi,
- programma degli interventi previsti.

Si segnala che la natura di strumento di pianificazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale è confermata anche dal Codice della Navigazione, che lo cita all'art. 714, in relazione agli ostacoli alla navigazione aerea.

Nella definizione del nuovo Masterplan di Malpensa si sono inoltre tenute in considerazione le indicazioni metodologiche proposte da ICAO - International Civil Aviation Organization ("Airport Planning Manual" - Doc. 9184-AN/902) e IATA - International Air Transport Association ("Airport Development Reference Manual" 10th Edition 2017).

Un altro fondamentale elemento di riferimento che ha guidato nella definizione preliminare delle caratteristiche riguardanti le infrastrutture "air side" è costituito dal manuale: "Certification Specifications and Guidance Material for Aerodrome Design - CS-ADR-DSN" (Issue 4 - 08.12.17) pubblicato dalla European Aviation Safety Agency (EASA).

#### **4. INTERVENTI PREVISTI**

Si riporta quanto esplicitato dalla documentazione presentata.

L'aeroporto di Malpensa svolge un ruolo fondamentale all'interno del sistema aeroportuale lombardo e nazionale poiché, insieme ad altri scali, serve la domanda di trasporto generata da una delle maggiori aree produttive presenti in Europa. Il Masterplan attualmente vigente per l'aeroporto di Malpensa è quello redatto nel 1985 ("Malpensa 2000 - Piano Regolatore Generale"). Nel 2017 si è attivato un processo di aggiornamento complessivo del Masterplan Aeroportuale che, pur mantenendo validi i principi generali e le linee guida contenuti nel Masterplan vigente, fosse in grado di definire un piano di sviluppo delle infrastrutture coerente con le esigenze specifiche dello scalo di Malpensa e, al tempo stesso, risultasse sufficientemente flessibile per accogliere diversi possibili scenari futuri del traffico aereo. Gli interventi previsti dal nuovo Masterplan aumenteranno l'efficienza operativa, la sicurezza, la flessibilità e la capacità dell'aeroporto, con conseguenti benefici non solo per i passeggeri che utilizzano lo scalo di Milano Malpensa, ma anche per l'intera comunità aeronautica e per il territorio in cui l'aeroporto è inserito.

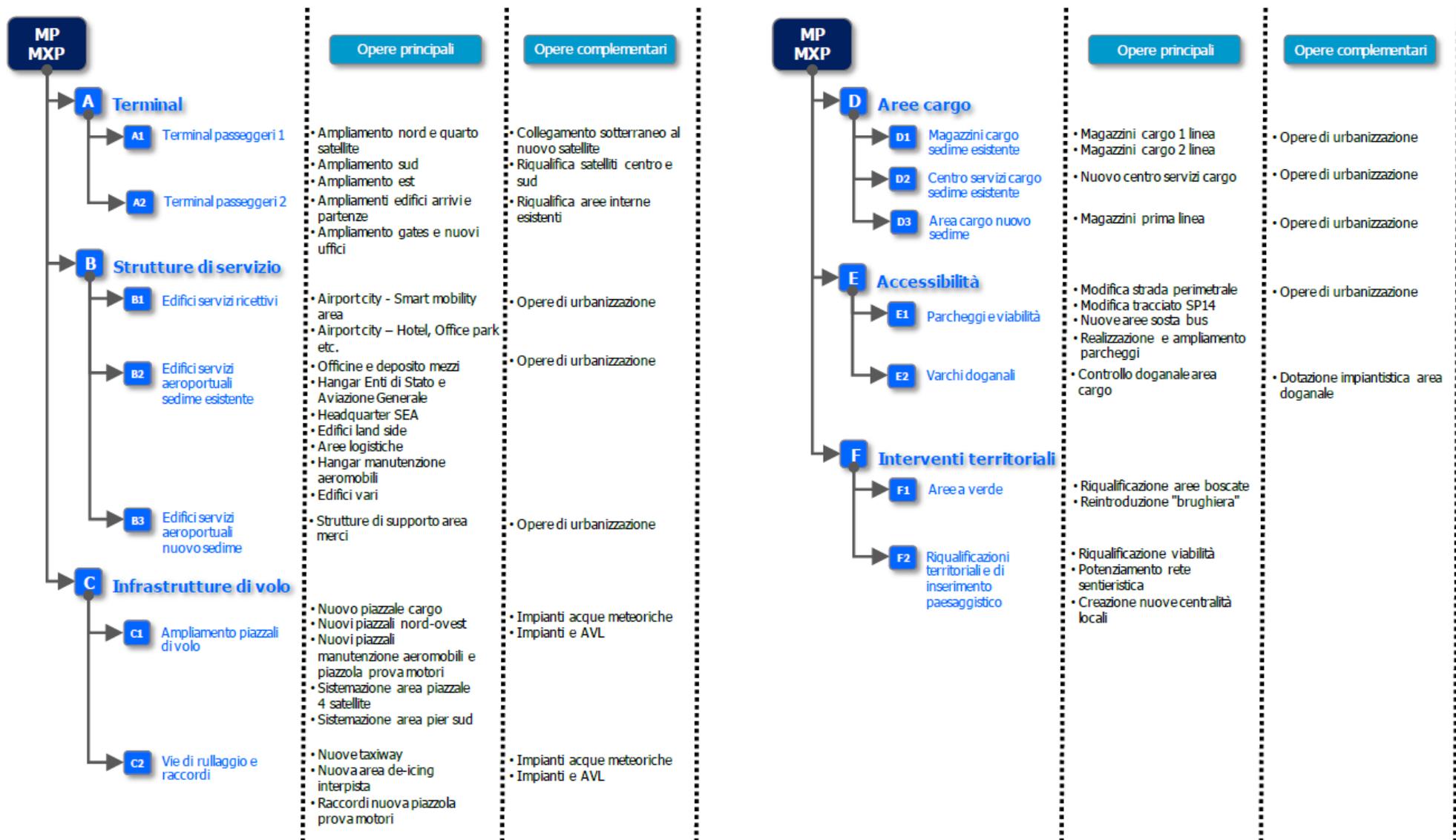
Il piano consegue ad un'ampia consultazione che, in oltre un anno di lavoro, ha visto coinvolte le diverse Direzioni SEA, al fine di individuare soluzioni condivise che coniugassero, in modo integrato, tutti i diversi aspetti di carattere funzionale, operativo e commerciale.

Nello specifico, il piano di sviluppo, attraverso la sua flessibilità e adattabilità agli scenari di domanda del traffico aereo, si propone di:

- ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti;
- incrementare la capacità operativa di vari sottosistemi e il livello di servizio offerto ai passeggeri, fino a consentire la gestione dei ca. 41 milioni di passeggeri/anno previsti per il 2035;
- individuare interventi localizzati di potenziamento delle infrastrutture aeronautiche al fine di incrementare l'efficienza dell'aeroporto e le prestazioni del sistema di piste, oltre che la capacità delle aree di sosta aeromobili;
- migliorare l'accessibilità al sistema aeroportuale e la possibilità di scambio intermodale tra i diversi sistemi di trasporto, anche attraverso la realizzazione di una "Smart Mobility Area" direttamente correlata al Terminal 1 e alla stazione ferroviaria;

- consolidare il ruolo di Malpensa quale aeroporto leader per il traffico cargo, attraverso il potenziamento delle facilities per gestire in fase finale di piano le circa 1,2 milioni di tonnellate/annue attese;
- considerare le diverse principali funzioni operative, analizzando il grado di compatibilità reciproca e con le presenze esterne all'aeroporto e verificare l'effettiva rispondenza del sistema alle esigenze attuali e prevedibili per il futuro;
- prevedere uno sviluppo di funzioni "real estate", complementari a quelle aeroportuali, grazie anche alla realizzazione di una nuova "Airport City" prospiciente il Terminal 1, al fine di dotare l'aeroporto di Malpensa di servizi in linea con gli standard offerti da altri scali europei ed internazionali;
- definire interventi di sviluppo che verranno realizzati per ciascuna delle tre fasi del Masterplan (2025-2030-2035) applicando criteri di modularità, in coerenza con la crescita progressiva del traffico passeggeri e merci;
- valutare gli interventi da un punto di vista della sostenibilità ambientale, con l'obiettivo di ridurre al minimo l'impatto prodotto sul territorio, sia in termini di acquisizione di aree esterne al sedime attuale, sia per quanto riguarda possibili fenomeni di inquinamento dell'ambiente naturale ed antropico che circonda lo scalo.

Nella successiva tabella sono riportate le opere complessive previste (principali e complementari).



## 5. OSSERVAZIONI E PARERI

### Osservazione n. 1:

La valutazione di impatto ambientale (VIA) dei progetti, regolamentata dagli artt. 23-25 del D. Lgs.152/2006, ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita. A questo scopo essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato gli impatti ambientali di un progetto.

L'autorità competente in sede statale è il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo (CreSS). La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (CTVA - VIA e VAS) svolge l'istruttoria tecnica finalizzata all'espressione del parere sulla base del quale sarà emanato il provvedimento di VIA, previa acquisizione di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.

La DVA (Direzione per le Valutazioni Ambientali del MATTM) ricevuta dal proponente l'istanza per l'avvio del procedimento di VIA, effettuata la verifica amministrativa sulla completezza dell'istanza, procede con l'immediata pubblicazione della documentazione nel Portale delle Valutazioni Ambientali.

Contestualmente alla pubblicazione della documentazione, la DVA:

- comunica via PEC a tutte le Amministrazioni ed Enti territoriali potenzialmente interessati (Autorità di bacino distrettuale, Enti di gestione delle aree naturali protette ove pertinenti con la localizzazione del progetto; Regione/i, Provincia/e o Città metropolitana/e, Comune/i, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo in qualità di amministrazione concertante) l'avvenuta pubblicazione della documentazione sul proprio sito web. La medesima comunicazione è trasmessa anche al proponente ed alla CTVA (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale) per l'avvio dell'istruttoria tecnica di competenza;
- pubblica l'avviso al pubblico predisposto dal proponente sul proprio sito web (Avvisi al pubblico: VIA). Le Amministrazioni comunali territorialmente interessate che hanno ricevuto la comunicazione via PEC di cui al punto precedente sono comunque tenute a dare

informazione dell'avvenuta pubblicazione della documentazione sul Portale delle Valutazioni Ambientali nel proprio albo pretorio informatico. La data della pubblicazione dell'avviso al pubblico nel Portale delle Valutazioni Ambientali rappresenta l'avvio ufficiale del procedimento ai fini della decorrenza dei termini di tutte le successive fasi e per l'adozione del provvedimento di VIA. Tali termini sono da considerarsi perentori ai sensi e per gli effetti della L. 241/1990.

**Si osserva come non sia stata rispettata la normativa in quanto non è stata notificata via PEC l'avvenuta pubblicazione alle seguenti Amministrazioni o Enti direttamente interessati ed in particolare:**

- **Enti territoriali direttamente interessati: Regione Piemonte, Provincia di Novara**
- **Comuni limitrofi all'aeroporto: Varallo Pombia, Pombia, Marano Ticino, Oleggio**
- **Comuni direttamente interessati agli impatti in quanto collocati sulle rotte di partenza o atterraggio dell'aeroporto: Castelletto Ticino, Cerano, Trecate, Romentino, Galliate, Cameri, Bellinzago Novarese**
- **Enti di gestione aree naturali protette pertinenti con la localizzazione del progetto: Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore**

**La mancata notifica ha portato come conseguenza che gli Enti interessati non hanno potuto ottemperare all'obbligo di informazione dell'avvenuta pubblicazione della documentazione sul Portale delle Valutazioni Ambientali nel proprio albo pretorio informatico.**

**Ne consegue la impossibilità dei singoli cittadini degli Enti interessati di esprimere eventuali osservazioni.**

**Da ciò consegue l'illegittimità della procedura.**

### **Osservazione n. 2:**

La presenza della struttura aeroportuale di Malpensa, a confine del territorio novarese, rappresenta certamente un asset strategico da un punto di vista socio-economico per la Provincia di Novara, la provincia del VCO e l'intero territorio del Piemonte nord orientale. Per qualità e dimensioni del traffico passeggeri e traffico merci, rappresenta un punto di accesso strategico al sistema dei trasporti intercontinentali, ed è quindi indiscutibilmente fonte di opportunità di sviluppo per Novara e il Novarese; tuttavia non bisogna sottovalutare l'impatto ambientale che determina e che indubbiamente viene ad aggravarsi con un eventuale ampliamento della struttura aeroportuale.

Il territorio della provincia di Novara è caratterizzato ovviamente da una serie di strumenti urbanistici territoriali che ne definiscono caratteristiche, prospettive e vincoli.

Il Piano Territoriale Provinciale (PTP), approvato dal Consiglio Regionale il 05/10/2004 con DCR 383-28587, pubblicato sul B.U.R.P. n. 43 del 28/10/2004, affronta in modo approfondito le tematiche di contenuto ambientale e paesistico, riconoscendo come prioritaria la tutela e la valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio.

Il territorio provinciale che maggiormente risente della presenza di Malpensa è l'area dell'Ovest Ticino Settentrionale in cui si riconoscono i seguenti "ambiti di paesaggio" individuati dal PTP e sottoposti, ai sensi dell'art. 2.3 delle Norme Tecniche di Attuazione, a tutela attiva ai fini della conservazione e valorizzazione del paesaggio e delle sue caratteristiche peculiari:

**la Valle fluviale del Ticino:** caratterizzata da elevatissima qualità ambientale e paesistica rappresentata oltre che dal fiume Ticino, anche da una fitta rete di canali irrigui, da fontanili e risorgive. Presenta aree boscate di grande pregio tanto da essere interamente considerata "biotopo" dalla Regione. Le unità ecosistemiche agricole sono diffuse e solo localmente condizionanti; limitata la presenza di unità edificate, in genere di ridotta consistenza, senza concentrazioni e poco condizionanti.

L'intera unità è compresa nel Parco Naturale della Valle del Ticino, area protetta regionale, istituita con LR 53 del 21/08/1978 e sottoposta a Piano d'area approvato con DCR 839-C.R.2194 del 21/02/1985.

Il Parco è designato come Sito di Importanza Comunitaria (SIC) e Zona di Protezione Speciale (ZPS) compreso nella regione biogeografica continentale, con la

denominazione IT 1150001 Valle del Ticino, con la finalità di conservare l'integrità del sito stesso.

Il PTP riafferma all'art. 2.4 delle NTA l'elevato valore ambientale, naturalistico, paesistico e territoriale dell'intera area a parco e il suo ruolo di caposaldo del progetto provinciale di rete ecologica.

All'art. 2.8 delle NTA il PTP propone, a tutela degli assetti paesistici e ambientali, un progetto di rilevanza provinciale, ai sensi della legge urbanistica regionale vigente, di Rete Ecologica, definito strategico, in quanto fondamentale per la riqualificazione e valorizzazione dell'intero territorio. Tale progetto, anche in adesione alle direttive Comunitarie, si propone di attivare politiche ambientali integrate con le politiche agricole e quelle urbane in modo da garantire uno sviluppo "sostenibile" del territorio e di unire gli aspetti strettamente "ecologici" al tema del paesaggio nella sua accezione più generale e legata agli aspetti percettivi.

Il PTP individua per la formazione del Progetto di Rete Ecologica le aree naturali protette quali capisaldi (matrici naturali) del sistema e le fasce di tutela dei corsi d'acqua naturali e artificiali, quali principali "corridoi" ecologici, all'interno dei quali vanno garantite le condizioni di naturalità (o biodiversità) necessarie a collegare tra di loro (a mettere in rete) i grandi areali naturali esistenti e previsti.

Le aste dei corsi d'acqua hanno un valore fondamentale per la costruzione della rete ecologica in quanto corridoio fondamentale di raccordo, di conservazione e di valorizzazione dell'ambiente, della flora e fauna caratteristici.

Le direttive del PTP sono quindi rivolte alla immediata tutela degli elementi principali individuati per la formazione di detta rete.

**la Piana irrigua dell'Ovest Ticino:** caratterizzata dalla posizione alta sul terrazzo fluviale, da una struttura agraria solida e consolidata, oggi orientata in prevalenza alla monocoltura di riso e/o mais con conseguente depauperazione delle superfici alberate.

I centri urbani di maggiore dimensione tendono a formare conurbazioni lineari di connessione con il capoluogo. Rilevante la questione delle cave attive e dismesse, anche sotto il profilo del degrado paesistico e del loro recupero e, anche per l'estensione delle aree impegnate, dell'aeroporto militare di Cameri e del bacino petrolchimico di Trecate.

L'ambito è soggetto al Piano Territoriale Regionale Ovest Ticino, approvato con DCR 417-11196 del 23/07/1997, specifico strumento di pianificazione per l'organizzazione e la disciplina dell'uso del suolo redatto dalla Regione Piemonte con il

preciso intento di tutelare un'area particolarmente delicata sotto il profilo paesistico-ambientale.

Per tale ambito il PTP promuove, così come previsto dal PTR Ovest Ticino, l'istituzione di zone di salvaguardia al confine del Parco Naturale della Valle del Ticino, con il fine di raccordare ed integrare paesaggisticamente e normativamente le aree già sottoposte a tutela con i territori circostanti.

Specificata attenzione deve essere posta alla particolare sensibilità paesistico-ambientale del paesaggio agrario, per il quale il PTP promuove il controllo sull'uso del suolo agrario e azioni di riqualificazione del territorio, anche in funzione di ricarica della qualità ambientale degli spazi non costruiti.

**l'ambito delle Colline moreniche del Basso Verbano:** caratterizzato morfologicamente dai dossi degli anfiteatri morenici, ancora in discreto equilibrio tra componente naturale ed antropica, dovuto alla consistente presenza delle aree boscate, ma a rischio di un crescente condizionamento dalle urbanizzazioni.

Per tale ambito il PTP conferma la specificità di luoghi e delle aree boscate, con l'obiettivo di tutelare e conservare le peculiari qualità paesistiche anche in considerazione delle possibili ripercussioni degli effetti indotti dall'aeroporto di Malpensa.

All'art. 2.7 delle NTA, il PTP individua l'area di rilevanza paesistica **dell'ambito paesistico di Pombia, Varallo Pombia e Castelletto Sopra Ticino** definito dal Decreto Ministeriale 1 agosto 1985 "Galassino" a tutela degli aspetti panoramici e storici della costa sovrastante la valle del Ticino. L'ambito perimetrato dal decreto è quasi contiguo all'ambito paesistico del Terrazzo di Cavagliano/Oleggio/Suno di competenza provinciale, di cui all'art. 2.6 delle NTA; ne è separato da una fascia prevalentemente destinata ad attività produttive, entro la quale è opportuno mantenere quantomeno degli spazi liberi da edificazione e destinati ai collegamenti "verdi" o "ecologici" tra gli ambienti naturali del terrazzo e la valle del Ticino.

L'ambito appartiene interamente al previsto P.T.O. dell'Ovest Ticino Settentrionale, di cui all'art. 4.15 delle NTA, al cui interno saranno definiti gli elementi normativi e territoriali di specifica salvaguardia e valorizzazione paesistico-ambientale ed i criteri di attenuazione e compensazione ambientale, in virtù della complessità dei fenomeni territoriali e ambientali in atto sull'area, anche in riferimento agli effetti generati dalla vicinanza allo scalo aeroportuale di Malpensa (sia sulla strutturazione territoriale che sulla rete della mobilità di merci e persone).

La tutela è finalizzata al riordino delle urbanizzazioni estremamente diffuse, caratteristiche di tutta la fascia alta sulla sponda fluviale, in vista di due aspetti fondamentali: la conservazione delle prospettive e delle visuali sulla valle del Ticino e la valorizzazione del patrimonio storico-archeologico segnalato.

**Il nuovo Masterplan Aeroportuale di Malpensa 2035 non valuta in alcun elaborato gli impatti che l'aumento del traffico aereo induce sul territorio novarese, né in termini di inquinamento acustico, atmosferico, né gli effetti sulla viabilità: non sono inoltre valutati gli impatti sulla viabilità, già attualmente assolutamente insufficiente nei collegamenti tra il territorio novarese e la infrastruttura aeroportuale.**

**È quindi necessaria la completa rielaborazione dello studio di impatto ambientale, ed in particolare:**

- **Il quadro programmatico e territoriale deve essere integrato con l'indicazione degli strumenti urbanistici e territoriali della provincia di Novara a cui il progetto dovrà essere adeguato**
- **Le valutazioni degli impatti ambientali devono essere estese al territorio della provincia di Novara, con valutazioni di dettaglio**
- **Il piano di monitoraggio deve essere riformulato e integrato con riferimento al territorio novarese**
- **Le valutazioni sulla viabilità devono essere integrate con riferimento allo stato di fatto dello stato dei collegamenti con il territorio novarese e agli interventi da prevedere in funzione degli aumenti di traffico prevedibili per lo sviluppo dell'attività aeroportuale**

### **Osservazione n. 3:**

Il Masterplan 2035 prevede inoltre il potenziamento della rete viabile di accesso all'aeroporto di Milano Malpensa attraverso la realizzazione di 3 nuove infrastrutture stradali attualmente pianificate o in fase di progettazione:

- Tangenziale di Somma Lombardo: il progetto punta alla realizzazione di una strada che bypassi il tessuto urbano di Somma Lombardo e connetta le S333, la SS336 e la SP49 attraverso anche alla realizzazione di un ulteriore tratto viario denominato "Collegamento Besnate-Malpensa";
- Collegamento Besnate-Malpensa: è il collegamento tra l'uscita di Besnate sull'A26 e Malpensa, passando per Crenna, Ronchi e Cardano al Campo. Il progetto punta a completare il tracciato viario della Tangenziale di Somma Lombardo connettendo l'A8 diramazione con la SS36;
- Variante alla SS341 Gallaratese: L'intervento, è di 9,4 km complessivi e si attesterà in prossimità del punto di arrivo della Pedemontana Lombarda, in modo da realizzare un collegamento rapido fra il nord della Lombardia con la A4 (direzione Torino) e Milano (S.S. 11 e tangenziale ovest).

**Se ne deduce che non sono previsti interventi che interessano la viabilità di collegamento con il territorio novarese.**

**Si specifica che la viabilità attuale di collegamento è costituita dalle seguenti strade provinciali:**

- **SP 527 Oleggio-Lonate Pozzolo caratterizzata da sede stradale di larghezza insufficiente, tornanti e curve inadatte al traffico pesante sia nel tratto novarese, sia in quello del comune di Lonate Pozzolo. Il ponte sul fiume Ticino, costruito tra il 1887 e il 1889, rappresenta una strettoia impraticabile a doppio senso per pullman e autoarticolati: in pratica deve essere percorsa come senso unico alternato: il ponte è l'unico esempio sopravvissuto in Italia di ponte con struttura a graticcio simile a quella utilizzata nei ponti statunitensi.**
- **SS 336 Varallo Pombia-Somma Lombardo caratterizzata da sede stradale di larghezza insufficiente, tornanti e curve inadatte al traffico**

**pesante sia nel tratto novarese, sia in quello del comune di Somma Lombardo. Il ponte sul Ticino, realizzato nel 1942, coincide con lo sbarramento fluviale ed è interessato da problemi strutturali che ne hanno determinato frequenti interruzioni e limitazioni. Il ponte è inoltre chiuso dal 2016 ai mezzi pesanti superiori alle 3,5 t.**

- **SS 341 Galliate-Turbigo caratterizzata da sede stradale di larghezza insufficiente, tornanti e curve inadatte al traffico pesante nella discesa verso il Fiume Ticino. Il ponte sul fiume Ticino, ricostruito nel 1952, è caratterizzato da problemi strutturali che lo rendono in prospettiva inadatto al traffico indotto.**

**La situazione della viabilità da e per l'aeroporto è quindi già allo stato attuale gravemente insufficiente a fare fronte al traffico presente: un eventuale aumento dell'attività aeroportuale, non potrà che acuire tale problematicità.**

**È quindi assolutamente indispensabile che il progetto contempra anche interventi atti ad un adeguamento della viabilità verso il novarese.**

#### **Osservazione n. 4:**

Il Masterplan prevede un importante sviluppo dell'area cargo al fine di garantire un'adeguata capacità delle infrastrutture destinate alla gestione del traffico merci, coerentemente con i significativi incrementi stimati nel medio e lungo periodo dei volumi di merce servita.

L'area individuata per la realizzazione dei nuovi fabbricati è adiacente all'attuale "cargo city", a sud del sedime aeroportuale, al fine di ottimizzare le infrastrutture esistenti e consolidare la vocazione di questa area del sedime per la gestione del traffico merci.

Lo schema funzionale, che prevede l'allineamento dei nuovi fabbricati a quelli esistenti in modo da garantire un'ottimizzazione delle superfici e una distribuzione razionale dei flussi, è caratterizzato da magazzini "di prima linea", che fronteggiano da un lato il piazzale di sosta aeromobili e dall'altro la viabilità di servizio land-side.

L'intervento prevede 3 nuovi edifici cargo, ciascuno avente una superficie di ingombro a terra pari a circa 15.000 m<sup>2</sup> ed un'altezza massima pari a 15 m.

Il layout funzionale di massima dei suddetti fabbricati è concepito per poter ospitare al piano terra le attività principali di gestione delle merci (import-export), mentre è prevista la possibilità di realizzare un piano da dedicare eventualmente a spazi ad uso ufficio di supporto all'attività cargo, per una superficie complessiva stimata indicativamente in 3.000 m<sup>2</sup>. La volumetria complessiva è quindi pari a circa 225.000 m<sup>3</sup> per ciascuno dei 3 edifici.

Al fine di rispondere alle specifiche richieste espresse dal mercato e fronteggiare in modo adeguato le previsioni di aumento del traffico merci stimate per l'aeroporto di Malpensa, il Masterplan ha pianificato anche lo sviluppo di nuove strutture cargo di "seconda linea", che risulteranno adiacenti alle infrastrutture aeroportuali esistenti della "Cargo city", ad integrazione del sistema dei terminal cargo principali ("di prima linea"). L'area verrà collegata alla viabilità esterna (SS336) attraverso l'attuale svincolo di "Cargo city" e si è prevista la realizzazione all'interno del sedime aeroportuale di una nuova rotonda e di un nuovo tratto viario di accesso.

In prima fase si prevede la realizzazione di 7 fabbricati aventi una superficie complessiva di ingombro a terra pari a circa 41.000 m<sup>2</sup> ed un'altezza massima

variabile da 8 a 10 m. La volumetria complessiva risulta quindi pari a circa 400.000 m<sup>3</sup>.

In seconda fase si prevede la realizzazione degli ultimi 2 edifici, anch'essi con un'altezza massima di 10 m ed una superficie di ingombro complessiva pari a ca. 10.000 m<sup>2</sup>. Ogni fabbricato sarà dotato di un piazzale antistante per la movimentazione, la sosta dei mezzi pesanti e le operazioni di carico/scarico e di un piccolo parcheggio operatori.

**Si evidenzia che l'espansione della Cargo City, porta evidenti problematiche connesse sia all'aumento di sorvoli, che a quelle del traffico indotto non sufficientemente valutate nello studio di impatto ambientale.**

**Sulla realizzazione di nuove strutture cargo di seconda linea, si fa notare che, anche a seguito della sfavorevole congiuntura economica degli ultimi anni, esistono nei territori limitrofi all'aeroporto, strutture equivalenti a quelle ipotizzate a livello progettuale, di fatto nuove e mai utilizzate per centinaia di migliaia di metri quadrati.**

**Si ritiene quindi che non sia comunque assentibile la scelta progettuale di tali nuove realizzazioni.**

### **Osservazione n. 5:**

Il Masterplan 2035 prevede la creazione di una Airport city e altre aree di sviluppo terziario.

L'area su cui verrà realizzata l'Airport City ha una superficie complessiva in pianta di circa 110.000 m<sup>2</sup>. Le principali funzioni che si ritiene di poter insediare all'interno di quest'area sono:

- Smart Mobility Area: nell'area prossima al Terminal 1 è stata prevista la realizzazione di un edificio destinato a funzioni pubbliche legate alla mobilità sostenibile, la cui superficie lorda complessiva è pari a ca. 10.000 m<sup>2</sup>, disposti su due livelli, per una volumetria complessiva di ca. 40.000 m<sup>3</sup>.
- Office Park, Hotel & Services: il complesso prevede la realizzazione di edifici destinati a funzioni prevalentemente terziarie, ricettive, e di servizio correlate al trasporto aereo per un totale di ca. 85.000 m<sup>2</sup> di superficie lorda e con una volumetria complessiva pari a ca. 391.000 m<sup>3</sup>. In questa zona risulterà pertanto prevedibile la realizzazione di nuovi hotel che integrino l'offerta attualmente presente in aeroporto ed ormai prossima alla saturazione e la realizzazione di palazzine uffici che si svilupperanno in particolar modo nelle aree più prossime al Terminal 1, mentre nella zona più ad ovest viene previsto solo l'insediamento di eventuali funzioni di servizio e di supporto con limitata presenza di operatori e visitatori. Si esclude invece totalmente, nell'ambito della nuova Airport City, la possibilità di realizzare insediamenti "sensibili" o ad alto carico antropico (scuole, centri commerciali, centri congressi, strutture sportive o per spettacoli che possano attirare volumi significativi di pubblico, ecc.).
- Parcheggi: sono previsti parcheggi a raso distribuiti all'interno dei diversi comparti dell'Airport City e a servizio degli addetti per una superficie complessiva pari a circa 25.000 m<sup>2</sup>. È inoltre previsto un parcheggio ad un livello interrato avente una superficie complessiva di circa 70.000 m<sup>2</sup>, che potrà essere destinato, in base alle effettive necessità espresse dal mercato, o agli operatori dell'Airport City o ai passeggeri che utilizzano il Terminal 1.

**Si evidenzia che la proposta progettuale manca completamente di una seria valutazione dell'impatto che tali realizzazioni avrebbero nel contesto dei centri abitati limitrofi all'aeroporto: in particolare ulteriori realizzazioni in ambito aeroportuale di edifici a funzione terziaria e ricettiva,**

**penalizzerebbero in maniera evidente i cospicui investimenti effettuati nei comuni limitrofi in particolare per le strutture ricettive già operanti e già fortemente penalizzate dalla presenza all'interno dell'aeroporto di una struttura ricettiva.**

**Si ritiene che tale parte del progetto presentato non sia assentibile per i motivi sopracitati.**

## **Conclusioni**

La Provincia di Novara, di concerto con i comuni interessati, esprime i rilievi e le osservazioni di cui ai punti precedenti, che si riassumono:

- **Si ribadisce come la Provincia di Novara e i comuni citati all'osservazione n. 1 siano direttamente, e non solo potenzialmente, interessati agli effetti diretti ed indiretti connessi all'attività aeroportuale e al suo progettato ampliamento: in tale contesto devono essere oggetto di avviso formale per quanto riguarda la presente fase di consultazione ed essere parte attiva nella formazione del giudizio finale del progetto presentato**
- **In mancanza di quanto esplicitato al punto precedente, la Provincia di Novara e i comuni interessati ricorreranno a quanto previsto in sede di giustizia amministrativa per evidente illegittimità della procedura**
- **La documentazione presentata è totalmente carente nella valutazione degli effetti indotti sul limitrofo territorio novarese, non considera le problematiche già oggi presenti e deve essere quindi totalmente integrata di valutazioni di merito**