Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

COMUNE DI CASORATE SEMPIONE

(PROVINCIA DI VARESE)

Via E. De Amicis, 7 - cap. 21011 Casorate Sempione

"Progetto di: "MPX Railink – Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2", in Comune di Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo e Somma Lombardo, nell'ambito del procedimento per il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale di cui all'art. 27-bis del D. Lgs. 152/2006.
OSSERVAZIONI/CONTRIBUTI/PARERI.

REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Ambiente e Clima
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
P.zza Città di Lombardia n. 1
20124 – Milano

E mail: ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Premesso che con nota Regione Lombardia pervenuta in data 21/12/2018, prot. 13817, veniva comunicato che il termine per la presentazione di eventuali contributi/pareri relativamente al progetto ed allo studio di impatto ambientale depositati dal Proponente di cui in argomento, è stato fissato al 27/01/2019.
Di seguito, pertanto, vengono presentate le osservazioni/contributi e pareri inerenti il Comune di Casorate Sempione formulate dall'Amministrazione Comunale, nonché un documento unitario sottoscritto dai 4 comuni interessati dall'intervento, contenente richieste condivise.

La progettazione del collegamento ferroviario Malpensa T2 – Linea Fs. Sempione è nella fase di conclusione per quanto riguarda il livello di progettazione Definitiva, secondo la normativa vigente relativa al "codice degli appalti". In linea sommaria il costo della progettazione si attesta in circa 4 milioni di euro ed è cofinanziato al 50% da UE (Unione Europea).
Il proponente è la società Trenord s.p.a.. Allo stato attuale è stata indetta Conferenza dei Servizi decisoria rispetto alla fase progettuale in essere, così come riportato dal portale regionale "SILVIA" e come previsto dal D.Lgs 152/2006.
Il giorno 27 gennaio 2019 scadono i termini per la presentazione delle osservazioni alla relative alla suddetta procedura di V.I.A.
Come riportato sul portale di Regione Lombardia SILVIA, per la Valutazione di Impatto Ambientale, l'opera si inserisce in un contesto di carattere Regionale, sotto il settore di riferimento infrastrutture e mobilità.
Per quanto riguarda lo sviluppo dell'opera, essa si sviluppa per circa il 90 % all'interno del territorio del

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

Comune di Casorate Sempione. Il tracciato ferroviario, parzialmente interrato, si sviluppa fuori dal centro abitato e prevalentemente in aree boschive, di brughiera e campi aperti. Sono previste intersezioni con arterie importanti ad elevato scorrimento viabilistico, Strada Statale 33 del Sempione e Strada Provinciale n. 68. Tutto il tracciato è all'interno del sedime del Parco del Ticino.

Con il presente documento l'Amministrazione Comunale di Casorate Sempione intende presentare le proprie osservazioni inerenti al Progetto nella sua fase di "progettazione definitiva" relative alla Valutazione di Impatto Ambientale, analizzando anche il contesto cui è inserita l'opera, alla sua eventuale gestione e cantierizzazione, alla presenza ed alla richiesta di opere di mitigazione e compensazione relative alle ripercussioni che un'opera di tale portata può avere nei confronti del territorio cui è inserita.

A tal proposito si riporta il "deliberato" della Delibera di Consiglio Comunale n. 29 del 30/07/2018 a titolo "Collegamento ferroviario Malpensa T2 – Linea RFI del Sempione":

".....Omissis ……

IL CONSIGLIO COMUNALE

***UDITO** quanto precede;*
***VISTA** la Richiesta di Convocazione del Consiglio Comunale ai sensi art. 24 del Regolamento del Consiglio Comunale di Casorate Sempione presentata i data 11.01.2018 prot. 4237 allegata al presente verbale, in relazione al progetto "collegamento ferroviario Malpensa T2 – linea RFI del Sempione", nella quale è stata chiesta un'espressione di volontà del Consiglio Comunale.*
***RICONOSCIUTA** la rilevanza della problematica in argomento, da sempre oggetto dell'attenzione dell'Amministrazione Comunale.*
***VISTE** le proposte di emendamento presentate dai Consiglieri di minoranza e dai Consiglieri di maggioranza, agli atti d'ufficio;*
***IL PRESIDENTE** sospende la seduta per breve confronto tra i Gruppi Consiliari.*
***SUCCESSIVAMENTE**, il Presidente riapre la seduta.*
Con voti favorevoli unanimi, espressi in forma palese per alzata di mano da n. 11 Consiglieri presenti e votanti
***DELIBERA DI APPROVARE** l'ammissione dell'emendamento cosi come proposto dai Consiglieri di Minoranza, con la modifica del punto deliberato n. 4, dove c'è scritto "di perseguire gli obiettivi di tutela e salvaguardia della salute, del territorio, di contenimento del consumo del suolo, ponendo particolare attenzione al percorso di individuazione delle mitigazioni in sito, anche tramite interventi di compensazione sul territorio, del patrimonio naturale, della qualità della vita, della sostenibilità abitativa delle realtà economiche locali".*
***SUCCESSIVAMENTE,** con voti favorevoli unanimi, espressi in forma palese per alzata di mano da n. 11 Consiglieri presenti e votanti."*

Vista l'incidenza e l'impatto dell'opera sul territorio Comunale è stato inevitabile un confronto di opinioni, discussioni e richiesta di informazioni tra la cittadinanza. Sono stati numerosi, quasi giornalieri, gli articoli mezzo stampa che si sono susseguiti dalla proposta dell'opera fino allo stato attuale di progettazione. La discussione si è protratta anche all'interno degli organi amministrativi locali nelle forme di assemblea, commissioni comunali, anche con l'invito a relazionare da parte di professionisti coinvolti direttamente nello sviluppo progettuale, fino ad una deliberazione Consigliare.

Analizzando gli atti forniti dai proponenti, gli studi e gli scenari ipotizzati, le problematiche e perplessità rispetto all'opera, ne è scaturita una deliberazione di Consiglio Comunale votata unanimemente dai membri

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

eletti in rappresentanza della cittadinanza, di seguito riportata.

L'attuale Amministrazione ritiene che la deliberazione di Consiglio Comunale sia il documento cardine rispetto lo sviluppo dell'intera opera. Il suo contenuto, parte integrante delle osservazioni qui presentate, si ritiene debba essere la linea guida per l'Autorità Competente e per il Proponente dell'opera. I contenuti di quanto deliberato risultano imprescindibili rispetto allo sviluppo progettuale, ed eventualmente esecutivo, dell'intera opera.

La delibera pone l'attenzione in particolare sullo sviluppo complessivo del territorio, legato non solo all'opera in oggetto ma centrato in un sistema infrastrutturale e urbanistico più ampio, in continua evoluzione, che probabilmente deve essere analizzato su ampia scala, e non su singoli progetti proposti senza correlazione e pianificazione tra gli stessi. Inoltre, in questo documento, si rileva la propedeuticità del potenziamento della linea ferroviaria Gallarate – Parabiago – Rho, rispetto alla messa in esercizio di questa opera. Condizione necessaria e imprescindibile affinchè i rapporti costi benefici risultino positivi ed un'opera di tale portate sia sostenibile, almeno dal punto di vista economico.

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

DOCUMENTO CONGIUNTO PROPOSTO DAI COMUNI INTERESSATI DALL'OPERA

REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Ambiente e Clima
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Piazza Citta di Lombardia n. 1
20124 – MILANO

Oggetto: OSSERVAZIONI relative al "Progetto di - MPX Railink – Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2" in Comune di Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al campo e Somma Lombardo, nell'ambito del procedimento per il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale di cui all'art. 27-bis del D.Lgs. 152/2006

Spett.le Regione Lombardia
I sottoscritti ANDREA CASSANI, Sindaco di Gallarate, DIMITRI CASSANI, Sindaco di Casorate Sempione, ANGELO BELLORA, Sindaco di Cardano al Campo, STEFANO BELLARIA, Sindaco di Somma Lombardo,

PREMESSO CHE:

- è in definizione la progettualità tecnica ed economica del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa e la linea RFI del Sempione, per una lunghezza di circa 4,6 km di nuovo tracciato verso Gallarate più 1,1 km di raccordo verso Casorate Sempione

- il tracciato in progetto interessa il territorio dei comuni di Somma Lombardo, Cardano al Campo, Casorate Sempione e Gallarate

- l'intervento previsto è la prosecuzione del collegamento tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa, con la costruzione di una nuova stazione ferroviaria al Terminal 2;

- con il collegamento alla linea del Sempione e alla rete RFI si completa il sistema accessibilità da Nord a Malpensa;

- l'intervento, fa parte di un sistema infrastrutturale molto più ampio, il cui sviluppo rappresenta un importante passo avanti nella strategia a lungo termine per migliorare l'intera rete delle infrastrutture che garantiscono l'accessibilità all'Aeroporto di Malpensa, sia per il traffico passeggeri, sia potenzialmente per il traffico merci e consente una redistribuzione dei carichi sulla rete ferroviaria regionale;

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

- la valutazione costi benefici redatta dal Politecnico di Milano ha proposto cinque scenari, di cui quattro direttamente riferiti all'opera in oggetto, dei quali, due risultano essere negativi e due risultano essere positivi

- qualsiasi avanzamento dell'opera pubblica in parola, deve essere sottoposta a verifica e valutazione, della sussistenza delle condizioni previste negli scenari di cui sopra, ivi qui includendo la verifica della finalizzazione delle opere indicate come presupposto antecedente e necessario per la funzionalità dell'opera dalla relazione di accompagnamento al progetto della stessa ed in particolare al potenziamento della tratta Rho-Parabiago, in quanto tale opera costituisce parte integrante del sistema di accessibilità da Nord a Malpensa, a cui la nuova infrastruttura in progetto, per la parte insistente sul nostro territorio, deve essere necessariamente subordinata.

- qualora le sopra citate condizioni oggettive non dovessero essere rispettate, verrebbe meno un requisito essenziale per garantire la funzionalità e la sostenibilità dell'opera nel quadro di un più complessivo
potenziamento dei collegamenti infrastrutturali su ferro, nel rispetto delle esigenze di mobilità sostenibile

- si renderà necessaria la minimizzazione degli impatti in fase di cantiere per limitare gli effetti sulla viabilità locale eliminando la prevista utilizzazione di Via Amatore Sciesa in territorio di Gallarate e di Via Monterosso in territorio di Gallarate e Cardano al Campo, prevedendo in fase di cantierizzazione un tracciato viario per mezzi d'opera parallelo a quello ferroviario, tracciato che dovrà rimanere poi usufruibile come pista ciclopedonale.

- sempre in fase di cantiere, prevedendo un utilizzo delle vie Per Casorate (SP68) e Giovanni XXIII in territorio di Cardano al campo, oltre che legato alle normali operazioni di carattere generale, anche in particolare per i lavori di modifica della livelletta della SP68, si evidenzia che sarà di fatto indispensabile la realizzazione di una rotatoria alla intersezione delle due strade sopra citate, in quanto trattati già ora di un punto critico della viabilità comunale e sovracomunale. Tale rotatoria era già prevista nello strumento di programmazione cd "Piano d'area Malpensa" ed è stata recepita dal PGT del Comune di Cardano al Campo.

- tenuto conto della maggior valenza anche a livello di utenza locale che con l'opera in progetto assumerà la stazione ferroviaria presso il Terminal 2 di Malpensa e delle esigenze di molti lavoratori dello scalo, che desiderano raggiungere il posto di lavoro senza l'utilizzo di auto private, oltre al fine di aumentare l'attrattività del territorio per il cosiddetto "turismo dolce", si chiede la realizzazione della corsia di accesso ciclabile da Cardano al Campo al T2 di Malpensa, per la realizzazione della quale il Comune di Cardano al Campo dispone già di un progetto preliminare/studio di fattibilità

- in caso di realizzazione dell'opera, oltre ai necessari e già previsti interventi di riforestazione e rinaturalizzazione da eseguirsi a lavori completati, si chiede che in accordo con il Parco Lombardo della Valle del Ticino tutte le compensazioni ambientali derivate dalla perdita di superfici boscate, che quindi sono aggiuntive alle suddette opere di mitigazione, vengano allocate sul territorio dei Comuni interessati dal tracciato della ferrovia, allo scopo non solo di incrementarne il patrimonio boschivo esistente, ma soprattutto di riqualificare aree con vegetazione degradata o di scarso pregio forestale, meglio se da destinare a pubblica fruizione, con progetti concordati tra Ente Parco e Comuni..

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

Tutto ciò premesso, i rappresentanti dei comuni di Somma Lombardo, Cardano al Campo, Casorate Sempione e Gallarate

CHIEDONO

- Che l'opera di cui in oggetto, venga subordinata alla realizzazione di quanto in premessa e del potenziamento della linea Rho-Parabiago, per ottimizzare i benefici rispetto ai costi e risolvere concretamente il problema dell'accessibilità ferroviaria a Malpensa atteso lo stato di saturazione della rete primaria in adduzione allo scalo aeroportuale.

  Ne consegue che questo collegamento, per essere efficace, non può prescindere dal quadruplicamento della Rho-Parabiago.

- Che l'eventuale realizzazione dell'opera in oggetto sia comprensiva degli interventi di compensazione e mitigazione descritti nel documento allegato alla presente.

Il Sindaco di Gallarate

Il Sindaco di Casorate S.

Il Sindaco di Cardano al C.

CITTA DI CARDANO AL CAMPO Prov. Varese

Il Sindaco di Somma L.do

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

OSSERVAZIONI AMMINISTRAZIONE COMUNALE DEL 09.08.2018 - APERTURA PROCEDIMENTO VIA - PRIME VALUTAZIONI

Con missiva firmata dal Sindaco del Comune di Casorate Sempione, già in data 09 agosto 2018, si palesavano le prime perplessità rispetto lo sviluppo procedurale dell'opera. A seguito di questa comunicazione è stata data risposta da parte dell'Autorità Competente, ma, dal punto di vista di questa Amministrazione in modo incompleto, facendo emergere incongruenze procedurali e mancanze progettuali. Pertanto si ritiene significativo riportare questa comunicazione già presentata come parte integrante delle osservazioni da porre agli atti della Conferenza dei Servizi, per essere rianalizzata.

Si mette in evidenza in particolare la carenza della documentale tecnica, la valenza economica solo legata a delineati scenari e la mancanza progettuale di base in termini di benefici ambientali, risultando di scarsa progettualità ambientale compensativa e mitigativa, fin dalla fase preliminare di progettazione dell'opera.

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

Prot. 8962 Casorate Sempione, 09/08/2018

REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Ambiente e Clima
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
P.zza Città di Lombardia n. 1
20124 – Milano

Oggetto: Avviso di avvenuta messa a disposizione della documentazione relativa al "Progetto di: "MPX Railink – Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2", in Comune di Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo e Somma Lombardo, nell'ambito del procedimento per il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale di cui all'art. 27-bis del D. Lgs. 152/2006.

In riferimento alla Vs. nota di pari oggetto qui pervenuta in data 11 luglio 2018, al protocollo generale n. 7886, vista la documentazione pubblicata nel sito cartografia.regione.lombardia.it/silvia/ si rileva quanto segue:

Si richiama preliminarmente il parere espresso dalla Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale in data 08.03.2005, ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale del Progetto Preliminare "Stazione passante di Malpensa e collegamento con Gallarate-Rho. Accessibilità da Nord a Malpensa", presentata dalla Società Italferr S.p.A. con nota prot. n. DT 673/2003 del 09.12.2003 assunta al protocollo n.14389 del 10.12.2003 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, che esprimeva PARERE POSITIVO delle sole opere previste nella prima fase del progetto "*Stazione passante di Malpensa e collegamento con Gallarate – Rho: accessibilità da nord a Malpensa*" realizzazione della nuova stazione di Malpensa RFI Terminal 1, della fermata Terminal 2 e del collegamento alla linea storica (da e per Milano), mentre esprimeva **PARERE NEGATIVO** anche in relazione con quanto stabilito dalla delibera della Regione Lombardia n.20644 dell'11.02.2005, circa la compatibilità ambientale delle opere previste nella seconda fase del progetto "*Stazione passante di Malpensa e collegamento con Gallarate – Rho: accessibilità da nord a Malpensa*" realizzazione (prolungando la tratta della precedente fase 1) del collegamento con la linea per Varese e con la linea del Sempione verso nord. Tale parere negativo esprimeva che: "Le opere previste sono motivate da relazioni trasportistiche ammissibili a medio e a lungo termine, che non sono ritenute, al momento, sufficientemente dettagliate e definite nel tempo da poter costituire elemento di base per la realizzazione delle opere di seconda fase. Tali considerazioni portano a non giustificare i possibili impatti ambientali legati alla realizzazione e all'esercizio di tali opere. La Commissione ritiene che i dati trasportistici contenuti nel progetto e nello studio di impatto ambientale, tenuto conto dello scenario contenuto nel Piano d'Area Malpensa, approvato dal Consiglio regionale della Lombardia, consentano di esprimere parere positivo solo sulle opere previste in prima fase".
Preso atto che sebbene lo scenario e il contesto delle opere è parzialmente mutato permangono i medesimi dubbi di sostenibilità del progetto evinti anche dal documento "Valutazione socio-economica degli scenari del progetto preliminare del collegamento ferroviario MXP T2-Sempione - Sintesi dei risultati e Conclusioni", citato nella documentazione depositata ma non materialmente allegato. Tale studio conclude che l'analisi costi/benefici dell'opera risulta "positiva" solo se lo scenario di riferimento è quello che prevede antecedentemente la realizzazione di opere di completamento del progetto di quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago.

Allo stato attuale di conoscenze e analisi il costo ambientale dell'opera risulta non essere supportato dai benefici della realizzazione dell'opera stessa. E tale considerazione non è assolutamente superata dai documenti depositati, e in particolare dello Studio di Impatto Ambientale e dello Studio di Incidenza, che risultano assolutamente deficitari della parte di analisi degli impatti ambientali. Le valutazioni a cui giungono tali studi ambientali per rendere evidenza della sostenibilità delle opere risultano semplicistiche e non sufficientemente approfondite per supportare le conclusioni a cui giungono.

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

Dallo Studio di Impatto Ambientale, si afferma che: "Riprendendo la metodologia riportata nelle Linee Guida per l'esame paesistico dei progetti, approvate con DGR 8.11.2002, n.7/11045, si ottiene che il livello di impatto paesaggistico del progetto è uguale a 4, valore che si pone al di sotto della "soglia di rilevanza". Come stabilito dall'art.29 delle norme di attuazione del Piano Paesaggistico Regionale, per i progetti il cui impatto paesistico risulti inferiore alla soglia di rilevanza non risulta necessario redigere una specifica relazione paesistica". I territori coperti da foreste e da boschi sono riconosciuti come beni di rilevanza paesaggistica (Art.142 lettera f del Decreto Legislativo 22.01. 2004, n.42) e secondo il PGT di Casorate Sempione che ha operato una
classificazione del territorio in base alla sensibilità dei luoghi dal punto di vista paesaggistico, il territorio oggetto del Progetto ricade in Classe 4 con sensibilità paesistica alta e ai sensi dell'art.27 delle Norme del Piano delle Regole, ogni progetto ricadente in zona con sensibilità superiore o uguale a 3 deve essere assoggettato alla verifica dell'incidenza ambientale e tale verifica deve essere espressa in una relazione paesaggistica che accompagna il progetto. Gli approfondimenti paesaggistici contenuti nel SIA non risultano essere sufficienti.

Considerando la compatibilità del progetto con il PGT del Comune di Casorate Sempione le valutazioni riportate nei documenti depositati non risultano sufficientemente approfondite per arrivare a tale valutazione. Ciò anche alla luce del fatto che i terreni intercettati dall'opera sono classificati come G1 e la pianificazione comunale rimanda a quanto previsto dal Piano Territoriale di Coordinamento del Parco del Ticino per cui "Nelle zone di pianura asciutta a preminente vocazione forestale (G1) l'uso del suolo dovrà essere indirizzato verso la valorizzazione e il recupero degli elementi paesistici anche in funzione di arginatura alla conurbazione". Conurbazione che anche la VAS a supporto del PGT evidenziava di evitare: "In particolare dovranno essere preservate le aree poste nei pressi del confine comunale con Gallarate, che rappresenta un'area importante ai fini della salvaguardia delle connessioni ecologiche tra i boschi presenti". Le opere in progetto non vanno in questa direzione e la conurbazione con il Comune di Gallarate a seguito della realizzazione dell'opera sarebbe inevitabile, come inevitabile sarebbe l'ulteriore consumo di territorio, che si presenta di grande valore naturalistico e culturale. Le opere di compensazione e mitigazione proposte non sembrano essere assolutamente sufficienti per contrastare e annullare tali conseguenze.
Si rileva, altresì, che analizzando la documentazione pervenuta, la stessa, a giudizio dell'Amministrazione Comunale, sia carente di quanto segue:

a) non è stata effettuata la validazione del progetto ai sensi dell'art. 26 del D.lgs. n. 50/2016 e s.m.i.;
b) non vi sono riferimenti al "**Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica e idrologica ai sensi dell'art. 58 bis della L.R. 11 marzo 2005, n. 12";**
c) non sono stati recepiti nella progettazione i Criteri Ambientali Minimi di cui al Decreto 11/10/2017 e D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. (illuminazione pubblica ecc.);
d) ai sensi dell'art. 27 bis c. 2, coinvolgimento degli "*enti potenzialmente interessati*" non è stata interessata l'ATS competente in materia igienico sanitaria nonché ARPA per quanto riguarda le eventuali emissioni in atmosfera;
e) il tracciato ferroviario progettualmente proposto non è recepito nel Piano dei Servizi del PGT vigente (nel citato Piano dei Servizi compare un tracciato che non è quello ora progettato);
f) è necessario redarre un plani-volumetrico con i calcoli dei volumi, superficie ecc. dei manufatti in progetto, oltreché indicare le distanze tra confini, cigli stradali ecc.;
e) non è redatta la documentazione, ai sensi del D. M. n. 161/2012 "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo" conforme ai disposti della L. 9/08/2013 n. 98 di conversione, modifiche, del D.L. n. 69/2013 (Decreto del Fare) e direttive Arpa Lombardia – Direzione Generale.

Si ritiene, pertanto, che la documentazione depositata relativa alle opere di cui all'oggetto, sia non adeguata e incompleta.

Il Sindaco
Dimitri Cassani

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

OSSERVAZIONI DOTTORESSA VAILATI SU INCARICO DELL'AMMINISTRAIZONE COMUNALE RISPETTO AL PROCEDIMENTO DI V.I.A. - IMPATTO SULL'AMBIENTE

STUDIO EcoLogo di Angela Manuela Vailati Via Fratelli Di Dio, 354 – 20099 Sesto San Giovanni (MI) tel. 393.1973534 - fax 1782275087 P.IVA 07656700965 Eco.logo@tiscali.it

Analisi e valutazione della VIA del Progetto MXP -Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2. Linea RFI Sempione nei comuni di Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo e Somma Lombardo (VA).

Dall'analisi della documentazione e della progettazione dell'opera sembra che l'intervento si sia sviluppato sostanzialmente al di fuori di un qualunque piano programmatico unitario reale che voglia andare verso la realizzazione di un obiettivo di miglioramento trasportistico. Manca la coerenza della realizzazione dell'opera con l'ottenimento del raggiungimento di un reale obiettivo. Le analisi prodotte parlano di trasporto passeggeri e in alcuni punti di trasporto merci (di fatto è una linea non predisposta per il traffico merci) ed elencano obiettivi di miglioramento delle linee e del trasporto senza ben indicare quali devo essere i miglioramenti e se veramente questi vengano raggiunti con la realizzazione dell'opera.

Sembra illogico un così ampio consumo di suolo e risorse, anche protette perché inserite in un territorio importante a fini ambientali come quello del Parco del Ticino, per la realizzazione di un'opera che non si capisce cosa voglia ottimizzare, raggiungere e migliorare e che non sembra nemmeno sostenibile a livello di costi/benefici, come ben arrivano ad argomentare gli studi di approfondimento costi/benefici che sono stati realizzati (Beria P., Bertolin A. (2017). La valutazione socio-economica degli scenari del progetto preliminare del collegamento ferroviario MXP T2-Sempione – Sintesi dei risultati e Conclusioni. Preparato per FERROVIENORD. Milano, Italy). Da questi studi si estrapola, inoltre, come l'opera possa avere un qualche senso solo se inserita in un contesto di miglioramenti di altri tratti della rete ferroviaria che non sono, attualmente, nemmeno in fase di progettazione (il potenziamento della linea Rho Gallarate, oggi satura, è condizione essenziale per un adeguato utilizzo del collegamento T2 – Gallarate). Sono tratte dal documento sopracitato le considerazioni di seguito riportate: il VAN economico dell'intervento potrebbe essere leggermente positivo solo se il collegamento ferroviario Malpensa T2 – asse del Sempione venisse realizzato a seguito del completamento del progetto di quadruplicamento Rho – Parabiago, mentre il VAN risulterebbe fortemente negativo se tale collegamento venisse realizzato prima; il VAN risulterebbe fortemente negativo anche se il collegamento ferroviario Malpensa T2 – asse del Sempione venisse realizzato a seguito del potenziamento Rho- Gallarate.

E tutto questo con, di contro, un utilizzo del territorio che comporta forti cambiamenti ambientali (eliminazioni di importanti habitat) e impatti significativi (frammentazione degli ecosistemi, conurbazione, consumo di suolo).

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

Considerando le analisi riportate nel documento "Valutazione Ambientale Strategica dei programmi di sviluppo del sistema di trasporto nel territorio del Parco Lombardo della valle del Ticino" (realizzato dal Parco nel 2007) si evidenzia come l'opera in progetto determini un altissimo consumo di unità ambientali, in particolare di boschi, in un territorio riconosciuto come area protetta, area prioritaria per la biodiversità e sede di importanti corridoi ecologici della Rete Ecologica Regionale, nonché Riserva della Biosfera MAB dell'Unesco.

Allo stato attuale di conoscenze e analisi il costo ambientale dell'opera risulta non essere supportato dai benefici della realizzazione dell'opera stessa. E tale considerazione non è assolutamente superata dai documenti realizzati, e in particolare dello Studio di Impatto Ambientale e dello Studio di Incidenza, che risultano assolutamente deficitari della parte di analisi degli impatti ambientali. Le valutazioni a cui giungono tali studi ambientali per rendere evidenza della sostenibilità delle opere risultano semplicistiche e non sufficientemente approfondite per supportare le conclusioni a cui giungono.

La documentazione riguardante la valutazione ambientale mostra in alcuni punti un buon grado di approfondimento che poi non si traduce in una analisi reale degli effetti; si banalizzano le conseguenze e di contro l'incidenza dell'opera. Tutto ciò è da valutare con la consapevolezza che se un'opera non ha le caratteristiche per avere un reale ritorno di interesse economico-sociale e ha grossi impatti sull'ambiente non può essere comunque realizzata proponendo poche, banali e superficiali opere di mitigazione e soprattutto compensazione. Queste devono essere pensate e progettate per "appunto" compensare in maniera adeguata gli impatti potenzialmente prodotti dall'opera.

In particolare: gli approfondimenti paesaggistici contenuti nel SIA non risultano essere adeguatamente analizzati.

Dallo Studio di Impatto Ambientale, si afferma che: "Riprendendo la metodologia riportata nelle Linee Guida per l'esame paesistico dei progetti, approvate con DGR 8.11.2002, n.7/11045, si ottiene che il livello di impatto paesaggistico del progetto è uguale a 4, valore che si pone al di sotto della "soglia di rilevanza". Come stabilito dall'art.29 delle norme di attuazione del Piano Paesaggistico Regionale, per i progetti il cui impatto paesistico risulti inferiore alla soglia di rilevanza non risulta necessario redigere una specifica relazione paesistica". I territori coperti da foreste e da boschi sono riconosciuti come beni di rilevanza paesaggistica (Art.142 lettera f del Decreto Legislativo 22.01. 2004, n.42) e secondo il PGT di Casorate Sempione che ha operato una classificazione del territorio in base alla sensibilità dei luoghi dal punto di vista paesaggistico, il territorio oggetto del Progetto ricade in Classe 4 con sensibilità paesistica alta e ai sensi dell'art.27 delle Norme del Piano delle Regole, ogni progetto ricadente in zona con sensibilità superiore o uguale a 3 deve essere assoggettato alla verifica dell'incidenza ambientale e tale verifica deve essere espressa in una relazione paesaggistica che accompagna il progetto.

 gli approfondimenti riguardanti l'uso del suolo e l'analisi degli ecosistemi contenuti nel SIA non risultano sufficienti per distinguere ed evidenziare i potenziali impatti dell'opera.

La disamina del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco, in particolare della tavola 1 "Azzonamento" contenuta all'interno della Variante Generale al PTC del Parco evidenzia che il tracciato in progetto, per la

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

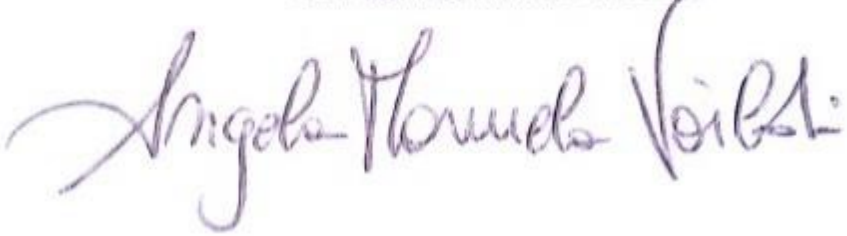
parte che ricade al di fuori del sedime aeroportuale di Malpensa, interessa le zone denominate G1, corrispondenti a quelle parti di territorio in cui le Norme di Piano sostengono le attività indirizzate verso la valorizzazione e il recupero degli elementi paesistici, anche in funzione di arginatura alla conurbazione. Conurbazione che anche la VAS a supporto del PGT del Comune di Casorate evidenziava di evitare: "In particolare dovranno essere preservate le aree poste nei pressi del confine comunale con Gallarate, che rappresenta un'area importante ai fini della salvaguardia delle connessioni ecologiche tra i boschi presenti". Le opere in progetto non vanno in questa direzione e la conurbazione con il Comune di Gallarate a seguito della realizzazione dell'opera sarebbe inevitabile, come inevitabile sarebbe l'ulteriore consumo di territorio, che si presenta di grande valore naturalistico e culturale.

L'opera si inserisce in un'area riconosciuta come "elemento primario" della RER per cui valgono le seguenti considerazioni: Le trasformazioni in grado di compromettere le condizioni esistenti di naturalità e/o funzionalità ecosistemica sono in genere da evitare accuratamente. Qualora in sede di pianificazione locale venga riconosciuta una indubbia rilevanza sociale, le trasformazioni su dette aree sensibili potranno essere realizzate solo prevedendo interventi di compensazione naturalistica, da eseguire sullo stesso elemento della rete (corridoi o gangli primari). Gli interventi collocati entro un corridoio primario dovranno in ogni caso garantire che rimanga permeabile una sezione trasversale non inferiore al 50% della sezione prevista dalla RER.

 le opere di compensazione e mitigazione proposte non sembrano essere assolutamente sufficienti per contrastare, compensare e annullare le potenziali conseguenze dell'opera.

 Lo studio d'incidenza presenta analisi sulle componenti abiotiche, biotiche e ecologiche non esaustive (si propongono dati ricavati da un'unica giornata di rilievo di campo) e in alcuni punti non si capisce come partendo dai dati presentati si possa arrivare ad affermare la non incidenza. A una approfondita descrizione degli aspetti ambientali si passa ad affermazioni di non impatto in modo del tutto insufficiente a comprendere come lo si possa dichiarare.

DOTT. ANGELA MANUELA VAILATI
Via F.lli di Dio, 354
20099 Sesto S.Giovanni (MI)
P.IVA 07656700965
C.F. VLT NLM 71R59 F205J



Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

VALUTAZIONE ITER PROCEDURALE.

Dalla prima riunione della Conferenza dei Servizi sono emersi principalmente due elementi che possono essere ostativi rispetto alla procedura di PAUR (Procedimento Autorizzativo Unico Regionale).

In prima istanza è emerso un conflitto procedurale rispetto al ruolo della figura dell'autorità competente. Nell'ipotesi della gestione attuale, l'Autorità Competente è individuata nella figura di Regione Lombardia, con lo sviluppo dell'iter che vede convocata la Conferenza dei Servizi in base all'art. 27 bis del D.Lgs 152/2006. Fa però eccezione il Ministero Infrastrutture e Trasporti che, con propria missiva chiede che il soggetto proponente presenti richiesta di indizione di Conferenza dei Servizi (al fine dell'espletamento del PAUR, secondo le finalità del D.P.R. 383/1994), sulla base di un progetto Definitivo al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti stesso. Il Ministero Infrastrutture e Trasporti ritiene di avere competenza all'espletamento della procedura di accertamento di conformità urbanistica per interventi da eseguirsi su tratti della rete infrastrutturale e di trasporto di interesse nazionale (rivendicando così l'interesse Nazionale dell'opera, in capo alla Direzione Generale del Superiore Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (comunicazioni sotto riportate).

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

M_INF.PRBO.REGISTRO UFFICIALE.U.0025398.06-12-2018
Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs. 82/2005 art. 21

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0013817/2018 del 21/12/2018 10.08.05

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia-Romagna

UFFICIO 3 – TECNICO INTERREGIONALE
Sezione Territorio e Urbanistica
Sede di Milano

INVIATA SOLO A MEZZO PEC
NON SEGUIRA' ORIGINALE

Milano, *data del Protocollo*

A Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente e Clima
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Piazza Città di Lombardia n. 1,
Palazzo Lombardia
20124 – Milano
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

e, p.c. A Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
dg.prog-div3@pec.mit.gov.it

OGGETTO : Rilascio del Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale ai sensi dell'art. 27-bis del D.Lgs 152/2006, relativamente alla realizzazione ed esercizio del "Progetto di: MXP Railink - Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2", in Comune di Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo e Somma Lombardo, nell'ambito del procedimento per il rilascio del Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale ai sensi dell'art. 27-bis del D.Lgs 152/2006. Conferenza di Servizi decisoria di cui all'art. 14, comma 4 della legge 241/1990 – Indizione, ai sensi dell'art. 14, comma 2 della l. 241/1990, della conferenza e contestuale convocazione, ai sensi dell'art. 14-ter della l. 241/1990 e dell'art. 4, comma 3 della l.r. 5/2010.
Proponente: FERROVIENORD S.P.A.
Rif. S.I.L.V.I.A. R 1099

Con riferimento all'indizione e contestuale convocazione di Conferenza di Servizi, con le modalità di cui all'art. 14-ter della legge 241/1990, finalizzata al rilascio del Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale delle opere in argomento, questo Istituto ritiene che le Intese Stato-Regione per la localizzazione delle opere di interesse statale, di cui al D.P.R. 383/94, per le quali è istituzionalmente competente sul territorio, non rientri nelle fattispecie di intese di cui all'art. 27-bis, comma 1 del D.Lgs 152/2006.

Per tale ragione, questo Provveditorato non è Amministrazione competente attiva e coinvolta in questa fase del procedimento e, pertanto, non prenderà parte alla riunione calendarizzata per il giorno 13/12/2018, alle ore 11.00 presso la sede della Giunta Regionale di Milano.

Con l'occasione, si rileva inoltre che, in forza della circolare del Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del territorio, il Personale ed i Servizi Generali,

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0013817/2018 del 21/12/2018 10.08.05

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia-Romagna

UFFICIO 3 – TECNICO INTERREGIONALE
Sezione Territorio e Urbanistica
Sede di Milano

n. 26/segr del 14 gennaio 2005, che si allega in copia per opportuna contezza, la competenza all'espletamento delle procedura di accertamento di conformità urbanistica per interventi da eseguirsi su tratti della rete infrastrutturale di trasporto di interesse nazionale, nonché sui principali nodi di collegamento del sistema nazionale dei trasporti, aeroporti e varchi di accesso, che a parere di questo Istituto nella fattispecie appare di interesse nazionale, resta attribuita alla Direzione Generale competente del Superiore Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e non quindi, per la tipologia di opera in questione, a questo Provveditorato che ne costituisce articolazione decentrata territoriale.

A conclusione del procedimento finalizzato al rilascio del P.A.U.R., ex art. 27-bis del D.Lgs 152/2006, il soggetto proponente dovrà presentare richiesta di indizione di Conferenza di Servizi per le finalità di cui al citato D.P.R. 383/1994 sulla base di un progetto definitivo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali, ovvero allo scrivente Provveditorato ove lo stesso sia delegato a procedere dalla citata Direzione Generale.

Distinti saluti

IL PROVVEDITORE
Dott. Ing. Pietro Baratono
firmato digitalmente

ADS/QG

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0013817/2018 del 21/12/2018 10.08.05

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO, IL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI

Direzione Generale per le politiche di sviluppo del territorio

Divisione II

Prot. n. 26/SegW *Allegati*

Al Capo del Dipartimento per le infrastrutture stradali, l'edilizia e la regolazione dei lavori pubblici

Al Capo del Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo

Al Capo del Dipartimento per i trasporti terrestri

Al Direttore Generale del S.I.I.T.
Lazio-Abruzzo-Sardegna (RM)

Ai Direttori dei S.I.I.T.
Settore Infrastrutture e Trasporti:

-Lazio -Abruzzo-Sardegna (RM)
-Piemonte-Valle d'Aosta (TO)
-Lombardia-Liguria (MI)
-Veneto-Trentino A.A.-Friuli Venezia Giulia (VE)
-Emilia Romagna-Marche (BO)
-Toscana-Umbria (FI)
-Campania-Molise (NA)
-Puglia-Basilicata (BA)
-Sicilia-Calabria (PA)

Al Comando Generale
del Corpo delle Capitanerie di Porto

Al Consiglio Superiore dei LL.PP.

OGGETTO: Circolare esplicativa sul D.P.R. 2 luglio 2004, n. 184 relativo a "Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" concernente la ripartizione delle competenze per l'espletamento delle procedure di cui all'art. 81 D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 e successive modifiche ed integrazioni, tra il Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali e i Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti (S.I.I.T.).

./..

4

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0013817/2018 del 21/12/2018 10.08.05

A seguito dell'entrata in vigore l'11 agosto u.s. del D.P.R. 2 luglio 2004, n. 184, recante la "Riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti", si rende necessario fornire indicazioni in ordine alle modalità di svolgimento delle attività concernenti, la verifica di conformità urbanistica di cui all'art. 81 D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, come modificato dal D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, ascritte ai sensi dell'art. 4 del citato D.P.R. n. 184 del 2004, alla competenza del Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale e i servizi generali- Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio.

La materia, già oggetto della circolare del soppresso Ministero dei lavori pubblici 4 giugno 1996, n. 4294/95, necessita, infatti, di essere nuovamente regolamentata in considerazione dell'intervenuta soppressione dei Provveditorati alle opere pubbliche e della mutata dimensione organizzativa degli organi decentrati di questa amministrazione, articolati, a norma dell'art. 9 del D.P.R. n. 184 del 2004, su base territoriale di livello sovraregionale.

Relativamente all'ambito oggettivo di applicazione delle presenti disposizioni, giova ricordare, in via preliminare, che le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, individuate a mezzo del programma di cui all'art. 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), e successive modifiche ed integrazioni, rimangono assoggettate, in tema di localizzazione, alla speciale disciplina prevista dal D. Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, attuativo della predetta legge.

Per quanto concerne le opere infrastrutturali di rilievo nazionale non inserite nel suddetto Programma, la competenza all'espletamento delle procedure di accertamento di conformità urbanistica ex art.81 del D.P.R. n. 616/77, e successive modifiche, attesa l'esigenza di garantire una visione sistemica dei fattori di mobilità, anche in funzione di obiettivi di riequilibrio territoriale e modale, resta attribuita al Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale e i servizi generali - Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio, ove si tratti di interventi da eseguirsi su assi, arterie o tratti della rete infrastrutturale di trasporto di interesse nazionale (rete autostradale e stradale di cui al D. Lgs. 29 ottobre 1999, n. 461, e successive modifiche ed integrazioni; avvio di nuove opere ferroviarie e d'interventi di ristrutturazione, potenziamento o razionalizzazione di opere ferroviarie già esistenti che comportino nuove relazioni con il sistema infrastrutturale e con evidenti ricadute sull'assetto territoriale), eccedenti gli ambiti territoriali dei S.I.I.T., nonché sui principali nodi di collegamento del sistema nazionale dei trasporti, aeroporti e varchi di accesso.

Sempre in tema di reti nazionali di trasporto, occorre richiamare le recenti disposizioni dettate dalla L. 23 agosto 2004, n. 239, in materia di " *Riordino del settore energetico nonché delega al governo per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di energia*" che, nell'ambito dell'iter procedimentale per il rilascio, da parte del Ministero delle attività produttive, dell'autorizzazione unica alla costruzione e all'esercizio degli elettrodotti facenti parte della rete nazionale di trasporto dell'energia elettrica, ha confermato, in capo a questa Amministrazione (art. 26, comma 1, L. 239/04), la titolarità delle funzioni relative all'accertamento della conformità delle opere alle prescrizioni, tra l'altro, dei piani urbanistici.

In considerazione del significativo impatto delle predette opere sui contesti territoriali e sul sistema produttivo, si ritiene necessario riservare alla competenza esclusiva del Dipartimento per il coordinamento delle sviluppo del territorio, il personale e i servizi generali – Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio - le funzioni ed i compiti inerenti le procedure di localizzazione degli interventi sulla predetta rete nazionale di trasporto energetico, nonché sulle condotte primarie di gasdotti ed oleodotti e centrali di compressione del gas di cui all'art. 2 del Decreto del Ministro dell' industria ed artigianato 22 dicembre 2000.

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0013817/2018 del 21/12/2018 10.08.05

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO, IL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI

Direzione Generale per le politiche di sviluppo del territorio

Divisione II

Per quanto concerne le procedure per la localizzazione e le relative intese da osservare su progetti relativi agli interporti, la legge n. 240/1990, all'art. 8, dispone che l'amministrazione comunale, qualora non già previsto, recepisca nel proprio Piano regolatore generale, mediante apposita variante, tale previsione. Se ciò non si realizza, si applicano le disposizioni dell'art. 81 del D.P.R. 616/77 nel caso d'interporti di rilievo nazionale, o, in alternativa, secondo gli indirizzi del Piano generale dei trasporti, le norme di cui all'art. 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142 nel caso d'interporti di rilievo locale.

L'esercizio delle funzioni di cui al già citato art. 81, del D.P.R. n. 616/77 compete, di contro, ai Settori infrastrutture dei S.I.I.T., individuati in base alle articolazioni territoriali di cui all'art. 9 del D.P.R. n. 184/04, ove si tratti di opere da realizzare su itinerari o tratti della rete stradale di rilievo nazionale il cui tracciato sia ricompreso all'interno dei limiti territoriali di ciascun S.I.I.T., nonché di interventi, ovunque localizzati sulla stessa rete, ma di limitato impatto urbanistico o aventi caratteristiche esclusivamente locali.

E' appena il caso di precisare, infine, che restano confermate alla competenza dei Settori infrastrutture dei S.I.I.T. le funzioni connesse ai procedimenti di localizzazione delle opere puntuali di interesse statale o comunque mantenute alla competenza statale, ad esclusione delle opere sopramenzionate e di quelle che investono i rapporti tra lo Stato italiano e gli altri Stati.

I Settori infrastrutture dei S.I.I.T., infine, in tutte le ipotesi di mancato perfezionamento dell'intesa Stato-Regioni nell'ambito dei procedimenti attribuiti alla loro competenza, rimetteranno i relativi atti, corredati da ogni documentazione utile comprovante la regolarità e la completezza dell'istruttoria esperita, al Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale e i servizi generali – Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio, per la sottoposizione della questione al Consiglio dei Ministri ai sensi dell'art. 81, comma 4, D.P.R. n. 616/77 e successive modifiche ed integrazioni.

Le presenti disposizioni sostituiscono, per quanto precisato, quelle contenute nella circolare del soppresso Ministero dei lavori pubblici n. 4295/25 del 4 giugno 1996 ed hanno efficacia a decorrere dalla data odierna, fatte salve le procedure in atto avviate anteriormente alla data dell'11 agosto u.s. .

Roma, 14 GEN. 2005

Il Capo del Dipartimento
(arch. Gaetano Fontana)

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

M_INF.TER_PROG.REGISTRO UFFICIALE.U.0020334.11-12-2018

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0013817/2018 del 21/12/2018 10.08.05

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

OGGETTO: Rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale ai sensi dell'art. 27 bis del d.lgs. 152/2006, relativamente alla realizzazione ed esercizio del Progetto di: MXP Railink Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2, in Comune di Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo e Somma Lombardo, nell'ambito del procedimento per il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale di cui all'art. 27 bis del d.lgs. 152/2006. Conferenza di Servizi decisoria di cui all'art. 14, comma 4 della l. 241/1990. Indizione, ai sensi dell'art. 14, comma 2 della l. 241/1990, della conferenza e contestuale convocazione, ai sensi dell'art. 14 ter della l. 241/1990 e dell'art. 4, comma 3 della l.r. 5/2010.
Proponente: FERROVIENORD S.P.A.
Riscontro nota Regione Lombardia n.24781 del 30 novembre 2018.

- Regione Lombardia – Giunta
  Direzione Generale ambiente e clima
  valutazioni e autorizzazioni ambientali
  Piazza Lombardia
  20124 **MILANO**
  ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

- Provveditorato Interregionale
  per le Opere Pubbliche per la Lombardia
  e l'Emilia Romagna
  Piazza Rodolfo Morandi, 1
  20121 **MILANO**
  oopp.lombardiaemilia-uff3@pec.mit.gov.it

Con riferimento alla nota n.24781 del 30 novembre 2018, della Regione Lombardia riferita alle opere in oggetto indicate, si comunica la non partecipazione della scrivente Direzione Generale alla Conferenza di Servizi indetta da codesta Regione per il giorno 13 dicembre 2018, ai sensi dell'art.14, comma 2 della Legge n.241/90, nell'ambito del procedimento per il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico regionale ex art.27 – bis del D.Lgs n.152/2006.

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0013817/2018 del 21/12/2018 10.08.05

In proposito si comunica che questa Direzione Generale condivide le considerazioni esplicitate sul procedimento in esame dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia Romagna con la nota 0025398 del 6 dicembre 2018, trasmessa anche a codesta regione.

E' gradita l'occasione per porgere i più cordiali saluti.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott.ssa Bernadette VECA)

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

Da questa nota emerge un conflitto sulla figura dell'Autorità Competente inteso come ente preposto alla gestione del procedimento rispetto dell'iter progettuale e decisorio. Emerge inoltre un conflitto sulla valenza e portata dell'opera, dove il Ministero ne rivendica la valenza Nazionale, mentre Regione Lombardia la inserisce in un contesto di valenza Regionale. (Portale VIA – Agenda VIA Regionale).

A seguito di queste discrepanze l'Amministrazione Comunale di Casorate Sempione chiede, con la presente, la sospensione dell'Iter fino alla certezza di competenza gestionale e decisoria, inoltre si chiede al Ministero della Infrastrutture e Trasporti, parte comunque attiva nella Conferenza dei Servizi già convocata se l'opera è da considerarsi di valenza Regionale o Nazionale.

Il secondo conflitto, più tecnico, riguarda al presenza di una attività di deposito carburanti all'interno del sedime aeroportuale e ubicata nel territorio di Casorate Sempione. Tale attività rientra tra quelle a rischio rilevante. Si chiede agli organi competenti se in fase progettuale siano stati valutati tutti gli accorgimenti necessari vista la presenza di un'attività di questo tipo.

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

PARERE TECNICO SUL RILASCIO DEL P.D.C. – SETTORE SERVIZI TECNICI.

Il Comune di Casorate Sempione (VA) è dotato di Piano di Governo del Territorio approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 54 del 20.10.2010 e di successiva Variante approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 4 del 09.03.2015, entrambe validamente pubblicate sui rispettivi B.U.R.L.
Dagli allegati tecnici al "*Progetto Mxp Railink – Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2…*" si evince che l'attraversamento del territorio del Comune di Casorate Sempione, ricade, in riferimento allo strumento urbanistico vigente come sopra richiamato, in "*Zona a Parco G1 – Zone di pianura asciutta a preminente vocazione forestale – art. 9 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino"*, quindi esterno alla "Zona di Iniziativa Comunale" dove vigono prioritariamente le norme comunali e pertanto soggetto alla normativa del Parco stesso, alla quale l'art. 24 delle Norme del Piano delle Regole del P.G.T. di Casorate Sempione rimanda totalmente con la seguente dicitura "*Zone di pianura asciutta di preminente vocazione forestale – G1". In tale territorio, in armonia con le finalità istitutive ed in conformità con i criteri generali fissati dal Parco, vengono mantenute e sostenute le attività agricole e forestali indirizzate verso il mantenimento ed il miglioramento del paesaggio. Le zone di pianura asciutta a preminente vocazione forestale (G1), poste principalmente sul livello fondamentale della pianura a margine dell'area morenica. In tali zone l'uso del suolo dovrà essere indirizzato verso la valorizzazione ed il recupero degli elementi paesistici anche in funzione di arginatura alla conurbazione. In particolare dovrà essere mantenuta l'attuale destinazione forestale. Congiuntamente ai territori posti in zona B3, tali aree assumono valore di priorità nella concessione di finanziamenti.*
Per la disciplina delle zone G1 si applica l'articolo 9 del DGR 7/5983 del 2/8/2001".

Si sottolinea inoltre che il Piano dei Servizi del P.G.T. contiene una previsione di tracciato *Mxp Railink – Collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2* diverso a quello attualmente progettato e proposto.

Inoltre si evidenzia che dal verbale di Conferenza dei Servizi decisoria del 13.12.2018, tenutasi presso la Sede di Regione Lombardia, si evince che il Comune di Casorate Sempione, congiuntamente con i Comuni di Gallarate, Cardano al Campo e Somma Lombardo, siano competenti per il rilascio del Permesso di Costruire ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. n. 380/2001 e s.m.i.
Si ritiene, invece, che il progetto in argomento non rientri nella fattispecie di cui all'art. 10 e neppure abbia le caratteristiche di cui ai successivi artt. 11 e 12 del D.P.R. n. 380/2001 e s.m.i.
Qualora dovesse essere chiarita l'intesa Stato-Regioni, anche alla luce della nota prot. 26 del 14.01.2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, il Personale ed i Servizi Generali – Direzione Generale per le politiche di sviluppo del territorio, nonché la nota del medesimo Dipartimento prot. 20334 dell'11.12.2018 e da ultima la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 25398 del 06.12.2018, si ritiene che facciano eccezione al regime del Permesso di Costruire :

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

a) le opere relative alla difesa nazionale (art. 31, 2° comma, legge n. 1150/1942);
b) le opere e gli interventi pubblici che richiedano per la loro realizzazione l'azione integrata e coordinata di una pluralità di amministrazioni pubbliche, allorché l'accordo delle predette amministrazioni, raggiunto con l'assenso del Comune interessato, sia pubblicato ai sensi dell'art. 34, 4° comma, del D.Lgs. 18-8-2000, n. 267 (art. 7, lett. a, del T.U. n. 380/2001);
c) le opere eseguite direttamente dallo Stato su beni demaniali e non;
d) le opere pubbliche di interesse statale, da realizzarsi dagli enti istituzionalmente competenti, ovvero da concessionari di servizi pubblici, previo accertamento di conformità con le prescrizioni urbanistiche ed edilizie ai sensi del D.P.R. 18-4-1994, n. 383 e succ. modif. (art. 7, lett. b, del T.U. n. 380/2001);
e) le opere pubbliche dei Comuni, deliberate dal Consiglio o dalla Giunta comunale, assistite dalla validazione del progetto ai sensi dell'art. 47 del D.P.R. 21-12-1999, n. 554 (art. 7, lett. c, T.U. n. 380/2001).

Si ribadisce comunque quanto già rilevato nella precedente nota del 09/08/2018 prot. 8962 già inoltratavi e che comunque si allega alla presente.

VALUTAZIONE ALTERNATIVA E POTENZIAMENTO ALTRE TRATTI FERROVIARIA

L'Amministrazione Comunale di Casorate Sempione, richiede, prima di procedere con l'iter di progettazione esecutiva ed eventualmente alla cantierizzazione dell'opera, la possibilità di valutare anche altre soluzioni di collegamento ferroviario, come per esempio il potenziamento della linea esistente delle "ferrovie Nord" che già collega la stazione di Milano Cadorna con aeroporto Malpensa, o il completamento/potenziamento del raccordo Y Castellanza/Busto Arsizio. Questo sono alternative ferroviarie su linee già esistenti e probabilmente di minore impatto ambientale.

GESTIONE DEL CANTIERE

Oltre alla presenza constante delle attività di cantiere, vi saranno collocati gli impianti di confezionamento dei calcestruzzi e dei conglomerati bituminosi con formazione di prodotti inquinanti di notevole entità. Inoltre le aree oggetto di intervento costituiranno deposito temporaneo dei materiali provenienti dagli scavi per futuri impegni in loco o eventualmente per trasporto rifiuto dei materiali eccedenti il fabbisogno in sito. Da tutto ciò deriveranno movimentazioni cospicue attraverso mezzi di trasporto di tipo pesante con conseguente inquinamento atmosferico ed acustico. Si presume saranno migliaia le movimentazioni che in prevalenza utilizzeranno la viabilità ordinaria causando un eccesso di traffico pesante sul comparto comunale

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

creando possibili casi di intasamento soprattutto lungo la S.P. n. 68 unico punto di sfogo che dal centro paese si dirama verso sud.

Ideale sarebbe individuare un percorso alternativo per raggiungere il Comune di Cardano al Campo e l'aeroporto di Malpensa dalla Statale del Sempione n.33, non attraversando il centro abitato o la via XXV Aprile, già densamente abitata.

Si richiede pertanto la formazione della rotatoria sulla S.S. n. 33 del Sempione, già prevista nel PGT, che collega la strada statale con la via 2 Giugno. Questo consente il collegamento verso l'aeroporto senza passare per il centro abitato, attraversando la zona industriale, intersecandosi con la via IV novembre e la via Medaglie d'oro, per arrivare sulla strada Provinciale n.68 direttrice principale verso l'aeroporto. Per migliorare ed ammodernare lo sviluppo di questa viabilità se ne chiede lo sviluppo in parallelo anche in termini di percorsi pedonali su nuovi marciapiedi e di piste ciclabili. Si chiede inoltre la formazione di ulteriori due rotatorie, una tra le intersezioni di via medaglie d'oro, via XXV aprile, Via IV novembre, ed una sulla Provinciale n.68 all'intersezione con Via Cacciatori e Via Ronchetto, che consentirebbero una migliore fruibilità della viabilità anche in termini di sicurezza per gli utilizzatori, opere da inserire in VARIANTE allo strumento urbanistico vigente.

Negli elaborati non si è riusciti a trovare delle indicazioni circa un'evidenziazione quantitativa, se pur indicativa, del numero dei trasporti per le diverse costruzioni nonché della quantità dei materiali trasportati e la loro qualità, per consentire di intuire gli effetti veri e concreti di quanto avverrà e di cosa devono aspettarsi i residenti. Manca, inoltre, una quantificazione per fasi e per località del numero di mezzi di trasporto che si prevede di utilizzare e la loro distribuzione nell'arco delle giornate ed anche delle nottate (eventualmente).

Potrebbe essere interessante l'idea di costituire uno sportello informativo o ancora meglio di dare vita ad un vero e proprio osservatorio che coinvolga i cittadini nelle fasi di progettazione e dell'eventuale realizzazione dell'opera.

Si chiede alla luce di quanto sopra evidenziato, di prevedere ad un costante monitoraggio, con coinvolgimento di enti istituzionali quali ARPA, dell'emissione di polveri sottili provvedendo qualora fosse necessario per causa di sforamenti sulle emissioni massime consentite, all'utilizzo di mezzi non invasivi, con carburanti alternativi e con il rispetto dei Criteri Ambientali Minimi previsti dalla normativa vigente in materia di emissioni.

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

VALUTAZIONE DELL'OPERA IN UN CONTESTO PIU' AMPIO IN UN'AREA TERRITORIALE FORTEMENTE URBANIZZATA QUALE QUELLA DELL'AEROPORTO MALPENSA

Si ritiene necessaria una programmazione di sviluppo infrastrutturale e urbanistica aggiornata, che non prenda in considerazione solo singole opere, con singole V.I.A., ma che ponga attenzione rispetto ad un contesto di forte sviluppo come quello previsto sul sedime aeroportuale, dovuto in prima istanza alla volontà di aumento passeggeri da parte degli Enti che gestiscono gli aeroporti lombardi. Si ritiene che opere di questa portata dovrebbero essere inserite in un piano d'area specifico, più ampio, con obiettivi di sviluppo certi e fissati. Intorno all'area aeroportuale stanno emergendo idee progettuali di grossi centri commerciali, si parla di nuove vie di comunicazione come strade extraurbane principali, di nuovi centri ospedalieri con bacino di utenza molto elevato, nonché della deficitaria situazione relativa alla percorrenza ed al traffico della S.S. 336.

La fruizione del mezzo di trasporto ferroviario a scapito di quello su gomma non va pensata solo in relazione al transito di persone tra l'aeroporto ed i centri più popolosi. Per diminuire il traffico veicolare locale potrebbe essere utile pensare ad una nuova politica dei costi delle tratte. Il collegamento sulla linea Malpensa – Milano Cadorna, da o per l'aeroporto, appare ragionevolmente elevato per un pendolare o uno studente. Lo tesso ragionamento vale per le autostrade del sedime aeroportuale. I caselli di Cavaria e Gallarate tendono a spostare il traffico veicolare sulla S.S. 336, mentre il forte costo delle Pedemontana, comoda ma sottoutilizzata, tende a spostare il traffico sulla A8 dei Laghi, spesso congestionata.

Partendo dal progetto ferroviario si vuole dare spunto all'Autorità Competente per una programmazione infrastrutturale dell'area aeroportuale ora in forte e costante evoluzione, su larga scala, completa, richiedendo uno specifico **Piano d'Area**. Nello specifico dell'opera invece, qualora fosse messa a regime, si richiede la valutazione di una tariffazione adeguata, che guardi al reale utilizzo del mezzo ferroviario anche da parte dei residenti dei Comuni limitrofi (anche per un periodo sperimentale per valutarne gli effetti).

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

RICHIESTE A COMPENSAZIONE E MITIGAZIONE

Nell'ipotesi che l'opera sia cantierizzabile con l'approvazione del progetto esecutivo e con coperture finanziarie certe, visto anche l'impatto che l'opera stessa produce principalmente sul contesto Casoratese, stravolgendone il territorio compresi i boschi e la residua brughiera presente, elementi caratteristici di un contesto territoriale unico ed ormai ridotto, si chiedono adeguate opere di compensazione e mitigazione ambientale da rieseguirsi necessariamente in loco. Ottemperando anche al principio tipico dei paesi nord europei, dove ad una opera di grosse dimensioni e di impatto sul territorio debbano corrispondere adeguati benefici ambientali se non miglioramenti ambientali comprovati. Siamo consapevoli che nella mentalità della gestione nazionale delle grandi opere, fino ad ora, questi obiettivi non sono stati nemmeno pensati. Riteniamo però che per lo sviluppo sostenibile di aree soggette a opere infrastrutturali di una certa rilevanza, ma di importante valore naturalistico, come per esempio all'interno di Parchi Naturali, questi obiettivi dovranno divenire alla base progettuale per qualsiasi opera futura.

Se per i privati e normali cittadini passaggi burocratici (per esempio passaggio delle istanze progettuali nelle commissioni paesaggio) e normativi rivolti all'utilizzo delle energie rinnovabili, sono ormai quotidianità, si auspica che lo stesso avvenga in larga scala anche per le grandi opere di interesse superiore. Consapevoli del fatto che Regione Lombardia è stata spesso all'avanguardia, promotore e innovatore di leggi e istanze che hanno modernizzato la gestione della cosa pubblica, sia a carattere regionale che a carattere nazionale, si auspica un passaggio di mentalità e modernità a tutela del suolo e del territorio, rivolto in particolare alla gestione delle grandi opere.

Si chiede l'apertura di tavolo tecnico di confronto al fine di ottimizzare e inserire in fase progettuale le opere sotto proposte che lo consentano nell'immediato, e per la pianificazione di interventi futuri e migliorativi sia dal punto viabilistico (viabilità esistente fortemente intaccata dal passaggio della nuova linea ferroviaria) sia per la fruizione e tutela di spazi naturali ora non utilizzati.

Di seguito si riportano alcuni di interventi che l'amministrazione ritiene di importanza e valenza naturalistica e ambientale che possono inserirsi in un contesto di miglioria dell'opera, di gestione, fruizione e miglioramento degli ambiti che irrimediabilmente sono intaccati dall'opera ferroviaria.

Gli interventi sono esposti in modo schematico, saranno necessari approfondimenti in un tavolo di confronto progettuale.

- Al fine di ridurre l'impatto dell'opera sull'ambiente si richiede di aumentare il più possibile la parte interrata e dove questa possibilità non sia più sviluppabile, si richiede di valutare la copertura del tratto ferroviario anche con porzioni di gallerie artificiali, che si integrino con il contesto territoriale.
- Posizionamento di numero adeguato di barriere antirumore, sia artificiali che naturali (con possibile infittimento di essenze per creare barriere naturali), non solo sul tratto di nuova realizzazione, ma anche su tratto ferroviario esistente della linea Domodossola – Milano, che interessano il Comune di Casorate Sempione e di Somma Lombardo.

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

- Rimboschimento in loco con essenze di pregio e qualità per creare nei limiti del possibile aree naturalistiche e boschive di alto livello, che si integrino con il contesto boschivo esistente.
- Inserimento delle aree boschive Comunali in un contesto di aree verdi di pregio e protette, ad alto interesse naturalistico, anche con apposito azzonamento negli strumenti urbanistici degli Enti ai vari livelli.
- Migliorare ed aumentare con supporto tecnico specifico la presenza di ecodotti in fase progettuale.
- Valutare la possibilità di ulteriori sovrappassi pedonali, ciclabili ed equestri, per consentire la continuità dei sentieri esistenti nel tratto di ferrovia scoperta o in trincea.
- Sistemazione e creazione di sentieri ciclopedonali nei boschi e nella brughiera favorendo la mobilità dolce
- Creazione di anello ciclopedonale protetto che dal centro del paese attraversa i territori boschivi.
- Collegamento ciclopedonale protetto che colleghi i Comuni interessati dall'opera.
- Collegamento ciclopedonale protetto che colleghi direttamente il T2 aeroporto Malpensa con i Comuni interessati dall'opera.
- Risistemazione “antica pista dei Tedeschi”, potenziale opera di valenza turistico/culturale e paesistico/naturalistica, prevedendo la riqualificazione delle strade ad essa collegate (Via Bozza dei Salici, Via Valle nel Comune di Somma Lombardo) e lo sbocco in Via Facchinetti a Somma Lombardo.
- Sistemazione area Stazione RFI esistente allocata lungo la S.S. n. 33 del Sempione. Riqualifica e ristrutturazione integrale dell’edificio Stazione esistente e spazi ad esso annessi, con eliminazione barriere architettoniche, ammodernamento dei marciapiedi e dei percorsi protetti. Ristrutturazione del sottopasso, binari, banchine ed aree di pertinenza, compreso il parcheggio antistante ed i relativi marciapiedi e vie pedonali. Creazione di piccolo posteggio cicli e motocicli coperto.
- Ammodernamento e digitalizzazione della stazione, con impianti innovativi di chiusura e apertura cancelli, video sorveglianza, comunicazioni ferroviarie ed emissione biglietti.
- Valutare un numero di fermate adeguato sui Comuni di Casorate Sempione e Somma Lombardo per treni diretti verso l'aeroporto o in uscita da esso, al fine di consentire il trasporto diretto tra Casorate, Somma Lombardo e Malpensa T2, se progetto sarà sviluppato in entrambi i rami. Navetta ferroviaria con collegamento diretto alla stazione di Gallarate e coincidenza per aeroporto se progetto sviluppato in un solo ramo.
- Il tracciato ferroviario comporterà la modifica viabilistica della Strada Statale del Sempione n. 33 e della Strada Provinciale n.68 cosi come previsto dal progetto Definitivo. Inoltre, l'incremento del traffico dovuto allo sviluppo aeroportuale previsto sia in termini di fruitori dei servizi aeroportuali che di lavoratori
- all'interno dell'aeroporto, comporterà inevitabilmente un incremento del traffico veicolare anche sulle vie Comunali di Casorate Sempione.

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

- Eliminazione nella cartografia comunale dei tracciati ferroviari ora presenti nel PGT, il cui il progetto risulta decaduto e non più sviluppabile.
- Collegamento pubblico a bassa tariffazione per i residenti con Bus elettrico tra i Comuni interessati dall'opera e l'aeroporto di Malpensa. Nell'ottica di favorire l'accesso all'aeroporto da parte dei residenti con mezzi debolmente inquinanti.
- Progetto di sviluppo Turistico-Naturalistico supportato dalla Regione Lombardia che coinvolga anche il Parco del Ticino, al fine di valorizzare gli ambiti ciclopedonali, naturalistici e le attività equestri presenti sul territorio.
- Creazione di percorso vita pedonale e ciclopedonale naturalistico, integrato tra la brughiera ed i centri cittadini, con stazioni in diversi punti e apposita riqualificazione degli stessi (es. porzione di piazza mercato).
- Creazione di Parco giochi pubblico (ad esempio Labirinto, per bambini e adulti, in area di proprietà comunale, attigua all'area della villa Masnaga).
- Creazione di parco pubblico (ad esempio campo di tulipani).

Si ritiene indispensabile che per le opere sopra elencate venga predisposta una progettazione preliminare che dovrà essere valutata dall'Amministrazione Comunale e che successivamente a tale valutazione venga predisposta la progettazione definitiva/esecutiva sempre a carico del Proponente. Tali stadi di progettazione, indipendentemente dalla realizzazione del collegamento ferroviario in argomento dovranno rimanere all'Amministrazione Comunale.

Comune di Casorate Sempione - Protocollo n. 0001046/2019 del 26/01/2019 11.12.22

CONCLUSIONI

La nuova infrastruttura in progetto, pur rientrando in quelle a basso impatto ambientale, si inserisce in un contesto già altamente urbanizzato e sottoposto a stress ambientale data la presenza dell'Aeroporto di Malpensa che incide pesantemente sotto l'aspetto dell'inquinamento acustico ed atmosferico, sia in modo diretto con il sorvolo degli aeromobili, che indiretto con l'intenso traffico veicolare che interessa l'intera rete viabilistica dei comuni sul quale insiste.

La realizzazione di una nuova opera infrastrutturale di questa portata, appare difficilmente sostenibile sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, il tracciato in progetto determina un altissimo consumo di unità ambientali, in particolare di boschi, in un territorio riconosciuto come area protetta, area prioritaria per la biodiversità e sede di importanti corridoi ecologici della Rete Ecologica Regionale, nonché Riserva della Biosfera MAB dell'Unesco, un habitat naturale che verrebbe pesantemente compromesso dalla presenza della ferrovia, il tutto come già evidenziato nelle analisi riportate nel documento "Valutazione Ambientale Strategica dei programmi di sviluppo del sistema di trasporto nel territorio del Parco Lombardo della valle del Ticino" (realizzato dal Parco nel 2007).

Alla luce delle considerazioni sopra espresse e delle analisi dettagliate riportate nel presente documento, si ritiene che la condizione "sine qua non" da considerare nell'espressione di un parere favorevole, sia quella della subordinazione di questa infrastruttura ad un'attenta analisi degli scenari alternativi, atti a garantire il collegamento da NORD con l'Aeroporto di Malpensa e dalla valutazione della sostenibilità tecnico economica della nuova infrastruttura.