



Città di Somma Lombardo



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2012-0019384 del 13/08/2012

Arca Tecnica
Settore Pianificazione
Territoriale
Servizio Urbanistica

Protocollo n. 0020544/QS/bs

DGSalvaguardiaAmbientale@PEC.minambiente.it

Fax: 06.57225994

Spettabile
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO - DIREZIONE
GENERALE PER LE VALUTAZIONI
AMBIENTALI
VIALE CRISTOFORO COLOMBO 44
00147 ROMA (RO)

Somma Lombardo, 03/08/2012

Oggetto: *Integrazioni volontarie al nuovo "Master Plan aeroportuale" - Procedura VIA Nazionale.*

Con riferimento alla procedura in oggetto, in allegato alla presente si trasmette la deliberazione di Consiglio Comunale n.46 del 30.07.2012 ad oggetto "Aeroporto di Milano Malpensa. Osservazioni alle integrazioni volontarie al Master Plan aeroportuale" immediatamente eseguibile.

Distinti saluti.



IL RESPONSABILE DEL SETTORE

Documento Firmato Digitalmente da
STEFANIA RITA QUARTIERI



Palazzo Comunale
Piazza Vittorio Veneto, 2
Tel. 0331.989030 - fax 0331.989086

ediliziaprivata@comune.sommalombardo.va.it
www.comune.sommalombardo.va.it
codice fiscale e partita IVA 00280840125

Pag. 1 di 1



Città di Somma Lombardo
Provincia di Varese

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Delibera N. 46 / 2012

OGGETTO: AEROPORTO DI MILANO MALPENSA. OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE AL MASTER PLAN AEROPORTUALE. DELIBERAZIONE IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE.

L'anno duemiladodici, il giorno trenta, del mese di luglio, alle ore 21:00, in Somma Lombardo, nella Sala Consiliare si è riunito il Consiglio Comunale in sessione Ordinaria di Prima convocazione, sotto la presidenza del PRESIDENTE DEL CONSIGLIO PIVETTI Martina e con la partecipazione del SEGRETARIO GENERALE ALONGI Carmela.

Alla seduta risultano presenti i signori:

Cognome e Nome	Presente
COLOMBO Guido Pietro - Sindaco	Si
PASIN Girolamo - Consigliere	Si
BOLLAZZI Luigi - Consigliere	Si
MOLINATI Renato - Consigliere	No
PIVETTI Martina - Presidente	Si
COVA MANERA Alberto Maria - Consigliere	No
TADDEO Ivan - Consigliere	Si
COLOMBO Claudio - Consigliere	Si
VACCARIELLO Andrea - Consigliere	Si
NOTARANGELO Salvatore - Consigliere	Si
PITRELLI Marco - Consigliere	Si
TAPPELLINI Mauro - Consigliere	No
SARI Gianluca - Consigliere	No
RIZZUTO Pietro - Consigliere	No
CALO' Francesco - Consigliere	Si
PERUZZOTTI Luigi - Consigliere	No
ROSSI Antonella - Consigliere	Si
ZANTOMIO Matteo - Consigliere	Si
BARCARO Alberto - Consigliere	Si
BROVELLI Claudio - Consigliere	Si
DE MICHELI Angelo - Consigliere	Si
Totale Presenti:	15

Nel corso della seduta hanno partecipato altresì gli Assessori, Signori:

- PERUZZOTTI Adriano - MANCINI Luigi - COLOMBO Claudia
- MENEGHETTI Marco

Riconosciuta la validità della seduta, il Consiglio Comunale procede alla trattazione dell'argomento in oggetto.

Il Presidente propone la sospensione della seduta per circa 30 minuti ed invita i presenti a procedere alla votazione.

La votazione, espressa in forma palese con voto elettronico, dà i seguenti risultati:

Presenti: 15 Barcaro Alberto, Bollazzi Luigi, Brovelli Claudio, Calò Francesco, Colombo Claudio, Colombo Guido, De Micheli Angelo, Notarangelo Salvatore, Pasin Girolamo, Pitrelli Marco, Pivetti Martina, Rossi Antonella, Taddeo Ivan, Vaccariello Andrea, Zantomio Matteo

Favorevoli: 15 Barcaro Alberto, Bollazzi Luigi, Brovelli Claudio, Calò Francesco, Colombo Claudio, Colombo Guido, De Micheli Angelo, Notarangelo Salvatore, Pasin Girolamo, Pitrelli Marco, Pivetti Martina, Rossi Antonella, Taddeo Ivan, Vaccariello Andrea, Zantomio Matteo

In base ai predetti risultati, la seduta viene sospesa alle ore 22,25 e riprende alle ore 23,29, con la presenza del Consigliere Cova Manera e senza la presenza del Consigliere Colombo Claudio, per cui i presenti risultano n° 15.

Il Presidente dà la parola all'Assessore Meneghetti per l'illustrazione della proposta.

Nel corso della discussione esce il Sindaco, Colombo Guido, per cui i Consiglieri presenti risultano n° 14.

Al termine della discussione, riportata nel verbale degli interventi, il Presidente invita il Consiglio alla votazione.

La votazione espressa in forma palese con voto elettronico, dà i seguenti risultati:

Presenti: 14 Barcaro Alberto, Bollazzi Luigi, Brovelli Claudio, Calò Francesco, Cova Manera Alberto, De Micheli Angelo, Notarangelo Salvatore, Pasin Girolamo, Pitrelli Marco, Pivetti Martina, Rossi Antonella, Taddeo Ivan, Vaccariello Andrea, Zantomio Matteo

Favorevoli: 14 Barcaro Alberto, Bollazzi Luigi, Brovelli Claudio, Calò Francesco, Cova Manera Alberto, De Micheli Angelo, Notarangelo Salvatore, Pasin Girolamo, Pitrelli Marco, Pivetti Martina, Rossi Antonella, Taddeo Ivan, Vaccariello Andrea, Zantomio Matteo

Il Presidente, inoltre, ravvisata l'urgenza di rendere immediatamente eseguibile il presente provvedimento al fine di garantire il rispetto della tempistica prevista dalla legge per la presentazione delle osservazioni, invita il Consiglio a dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000.

La votazione espressa in forma palese con voto elettronico, dà i seguenti risultati:

Presenti: 14 Barcaro Alberto, Bollazzi Luigi, Brovelli Claudio, Calò Francesco, Cova Manera Alberto, De Micheli Angelo, Notarangelo Salvatore, Pasin Girolamo, Pitrelli Marco, Pivetti Martina, Rossi Antonella, Taddeo Ivan, Vaccariello Andrea, Zantomio Matteo

Favorevoli: 14 Barcaro Alberto, Bollazzi Luigi, Brovelli Claudio, Calò Francesco, Cova Manera

Alberto, De Micheli Angelo, Notarangelo Salvatore, Pasin Girolamo, Pitrelli Marco, Pivetti Martina, Rossi Antonella, Taddeo Ivan, Vaccariello Andrea, Zantonio Matteo
In base ai predetti risultati

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che a seguito della presentazione da parte di SEA in data 18 maggio 2011 del nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa, del relativo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e della corrispondente Sintesi non Tecnica, questo Consiglio Comunale con deliberazione n.33 del 21.07.2011, immediatamente eseguibile, approvava n.2 osservazioni rispettivamente in materia urbanistico-ambientale e in materia di infrastrutture, nonché esprimeva di conseguenza parere ambientale negativo e quindi chiedeva di respingere il progetto denominato "Nuovo Master Plan Aeroportuale" in quanto palesemente incompatibile con l'ambiente ed il territorio;

Dato atto che tale deliberazione, con i relativi allegati, è stata inviata al competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 22.07.2011 - prot.20120;

Viste le integrazioni volontarie al suddetto Master Plan Aeroportuale depositate a questo Ente in data 31 maggio 2012 da parte di SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali per conto di ENAC;

Dato atto che è stato ripubblicato avviso sui quotidiani e pertanto il termine entro cui poter presentare le osservazioni sul progetto ripubblicato scadrà in data 5 agosto 2012;

Confermato che dall'esame della documentazione emerge una incompatibilità palese del Nuovo Master Plan Aeroportuale nel suo rapporto con l'ambiente ed il territorio;

Preso atto che le integrazioni volontarie al Nuovo Master Plan Aeroportuale non modificano il progetto depositato nell'anno 2011 e che pertanto si ritiene necessario confermare le osservazioni approvate con deliberazione di Consiglio Comunale n.33 del 21.07.2011, per le motivazioni in essa contenute e che si intendono riportate, integrandole con le osservazioni in materia ambientale di cui all'allegato A unito al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale;

Esaminato il contenuto delle suddette osservazioni ed avendole ritenute meritevoli di approvazione;

Dato atto che la materia è stata illustrata nella seduta della Commissione Territorio del 18.07.2012;

Richiamati:

- il D.lgs. 267/2000 "Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali";
- il D.lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale";
- il D.lgs. 163/2006 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e fornitura in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";
- la L.R. 10 del 12.04.1999 "Piano Territoriale d'area Malpensa. Norme speciali per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000";
- la L.R. 18/1998 "Nuove norme per la disciplina della coltivazione di sostanze minerali di cava";

- la L.R. 12/2005 "Legge per il governo del territorio";
- L'art. 3 della legge 241/1990;

VISTO il parere tecnico favorevole espresso ai sensi dell'art 49 del D.Lgs 267/2000, come da allegato;

DELIBERA

1. di confermare le osservazioni approvate con deliberazione di Consiglio Comunale n.33 del 21.07.2011, immediatamente eseguibile;
2. di approvare le osservazioni integrative in materia ambientale di cui all'allegato che si unisce al presente atto quale parte integrante e sostanziale;
3. di confermare di conseguenza parere ambientale negativo per le argomentazioni e motivazioni contenute nelle premesse e nell'allegato alla presente deliberazione e, pertanto, per evitare che un'ipotesi di sviluppo come quello indicato dal Master Plan Aeroportuale - in cui è presente una confusa parte infrastrutturale, ma è leggibile una chiara e discutibile deriva immobiliare - provochi danni immediati all'intorno aeroportuale ponendo in crisi sia attività economiche che imprenditoriali e azzerando, di fatto, ingenti quantità di denaro pubblico investito per sostenere lo sviluppo, si chiede di respingere il progetto denominato Nuovo Master Plan Aeroportuale dato che esso è nel suo rapporto con l'ambiente ed il territorio palesemente incompatibile.

Inoltre, ravvisata l'urgenza di rendere immediatamente eseguibile il presente provvedimento per i motivi indicati in premessa

DELIBERA

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000.

ALLEGATI:

- Allegato - osservazione integrativa in materia ambientale;

Uffici Interessati:

Ufficio Urbanistica – Tutela Ambientale ed Ecologia

Letto e sottoscritto

IL PRESIDENTE

PIVETTI Martina

IL SEGRETARIO GENERALE

ALONGI Carmela

"La presente deliberazione è pubblicata con omissione degli interventi dei partecipanti alla seduta".



Città di Somma Lombardo
Provincia di Varese

Proposta Consiglio Comunale N.49 del 19/07/2012

Oggetto:
AEROPORTO DI MILANO MALPENSA. OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI
VOLONTARIE AL MASTER PLAN AEROPORTUALE. ESEC. IMM.

Sulla proposta di deliberazione il sottoscritto esprime ai sensi dell'art.49, 1° comma del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267

Parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica

Il Responsabile del Servizio
Firmato Digitalmente
LUGI GIOVANNI BOSSI

Città di Somma Lombardo



Assessorato alla Pianificazione Territoriale

**Aeroporto di Milano Malpensa
Integrazioni volontarie allo
Studio di Impatto Ambientale
relativo Master Plan Aeroportuale**

OSSERVAZIONI

1. Premessa	3
2. Analisi sommaria delle integrazioni volontarie	3
3. Osservazioni	5

1. Premessa

Con lettera del 28 maggio 2012, prot. N. 14540, la Società Esercizi Aeroportuali - SEA - ha trasmesso al Comune di Somma Lombardo la documentazione inerente le integrazioni volontarie agli atti che ENAC ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la Valutazione di Impatto Ambientale del Nuovo Master Plan Aeroportuale. Nella "relazione introduttiva" si analizzano le fasi storiche di Malpensa e si redige la seguente tabella:

Fase	Evento	Datazione
1	Approvazione del PRG di Malpensa 2000	1985-1988
2	Riconoscimento a livello comunitario del ruolo di Malpensa come hub	1994
3	Assoggettamento a procedura VIA	1998-1999
4	Applicazione del Decreto di compatibilità ambientale cosiddetto Decreto D'Alema (DPCM 13 Dicembre 1999)	2000-2010

Ad ogni singolo punto della precedente tabella, possiamo ricordare le criticità:

Fase	Evento
1	PRG con limiti dimensionali superati senza permessi
2	Mai raggiunta la dimensione di un vero hub, e poi, nel 2009, definitivamente abbandonata l'ipotesi
3	Procedura VIA adottata dopo l'approvazione del progetto definitivo
4	Il Decreto D'Alema (DPCM 13 Dicembre 1999) non è mai stato rispettato per diversi punti (vedi voli notturni) e non si è ancora completato (vedi delocalizzazioni e successive mitigazioni e compensazioni ambientali), mentre per quanto riguarda lo spostamento dei voli da Malpensa a Linate si dice: "verifica della possibilità di spostamento di voli charter o altri voli da Malpensa a Linate o ad altri aeroporti"

2. Analisi sommaria delle integrazioni volontarie.

Il Consiglio Comunale con deliberazione n.33 del 21.07.2011 ha approvato due osservazioni, una in materia urbanistico-ambientale e l'altra in materia di infrastrutture esprimendo di conseguenza parere ambientale negativo al progetto denominato "Nuovo Master Plan Aeroportuale", osservazioni che si confermano.

Le integrazioni volontarie sono state presentate da SEA SpA per conto di ENAC al Comune in data 31.05.2012.

Il termine per la presentazione delle osservazioni nell'ambito della VIA nazionale scadrà in data 5.08.2012.

Il progetto di espansione ricalca quanto contenuto nella documentazione depositato nell'anno 2011, sono tuttavia presenti approfondimenti progettuali

suddivisi per tipologia e legati alle varie fasi di cantiere, inoltre sono stati integrati approfondimenti di carattere ambientale.

Al momento nella frazione di Case Nuove, interessata per circa 1/3 del suo territorio dall'espansione aeroportuale così come già ipotizzata lo scorso anno, sono presenti numerose attività quali n.5 hotel, n.4 B&B, n.1 residence, n.3 esercizi di vicinato, n.3 bar-ristoranti, n.2 edifici terziari/uffici, n.1 distributori di carburante, n.6 attività produttive/artigianali, n.5 parcheggi auto con un totale quindi di circa n.1.400 presenze tra addetti e utenti, nonché un centro di formazione e lavoro per il settore aeronautico con una presenza di circa 75 utenti e 100 utenti per l'Istituto Tecnico Superiore Lombardo per la manutenzione di aeromobili e per il montaggio di costruzioni aeronautiche, nonché circa n.360 residenti.

3. Osservazioni

Ferme restando le osservazioni contenute nella deliberazione del Consiglio Comunale di Somma Lombardo n. 33, del 21 luglio 2011, si conferma il giudizio negativo espresso sul Master Plan. Inoltre si integrano le precedenti osservazioni con quelle qui riportate:

- 1) Il quadro progettuale presentato a integrazione, ricalca quanto contenuto nella documentazione depositata nell'anno 2011 e non contiene nessuna revisione, riduzione o proposta alternativa rispetto alle osservazioni presentate da questo Comune.
- 2) Dalle premesse della relazione introduttiva, si evince che nel redigere il progetto di SIA presentato lo scorso anno, non sono stati eseguiti alcuni passaggi con attori istituzionali doverosamente coinvolgibili.
- 3) Per quanto riguarda il tema della salute pubblica, si è dimenticato di affrontare tutte quelle osservazioni critiche sulla salute pubblica emerse dagli studi prodotti dai comuni dell'intorno aeroportuale, quali ad esempio: *indagine salus domestica commissionata dall'ASL di Varese, acustica residenziale in aree aeroportuali effettuata dal Dipartimento di Medicina del Lavoro dell'Università degli Studi di Milano (2005), rapporto sullo stato dell'ambiente commissionato da Agenda 21 per conto del CUV, studio HYENA sull'ipertensione nella popolazione residente nell'intorno aeroportuale, misura della qualità dell'aria nel Comune di Somma Lombardo (gennaio/marzo 2008 ARPA di Varese), inquinamento atmosferico prodotto da Malpensa commissionato da Golasceca, oltre a quello più recente di Casorate Sempione, monitoraggi e qualità dell'aria mediante licheni (2000), monitoraggio della componente ecosistemi in area Malpensa (2002), valutazione qualità dell'aria mediante indicatori puntiformi (2002), valutazione qualità dell'aria nel Parco del Ticino (2011), né della sentenza di condanna (Quintavalle), confermata ed ulteriormente sentenziata in appello.*

Per il territorio del Comune di Somma Lombardo, così come per altri Comuni, si evidenzia, un miglioramento della qualità dell'aria dal 2007 ad oggi, che, evidentemente, è riconducibile alla diminuzione del numero di movimenti aerei su Malpensa, tenendo presente, che l'anno preso a riferimento è stato quello con il picco di traffico aeroportuale.

Dimentica, inoltre, di prendere in considerazione le norme regionali in materia di riduzione delle emissioni in atmosfera e di tutela della salute pubblica, che inserisce i comuni dell'intorno aeroportuale in zona "A" di risanamento.

Per quanto sopra sottolineato, le argomentazioni presentate per segnalare un miglioramento della qualità dell'aria, si ritengono incomplete e inesatte, e pertanto, *riconoscendo la disponibilità di SEA ad un lavoro di équipe per comprendere gli effetti risultanti dall'inquinamento generato dall'attività aeroportuale*, si richiede un approfondimento e un maggior confronto con i risultati reali (dato misurato e non stimato) dei monitoraggi condotti da ARPA sul territorio, che rilevano già da ora situazioni di criticità e livelli di concentrazioni di inquinanti prossimi ai limiti normativi.

Quanto descritto, dovrebbe, dare il via ad uno studio che fornisca una serie di dati "certi", che garantiscano per il futuro un miglioramento dell'aria; *ritenendo necessario prendere in considerazione*, oltre agli inquinanti SO₂, NO_x, PM10, CO e idrocarburi non metanici, che possono solo in parte descrivere il contributo dell'aeroporto su un eventuale peggioramento dell'aria, *altri inquinanti, fra i quali gli IPA (Idrocarburi policiclici aromatici) indicatori delle combustioni incomplete veicolari e provenienti da aeromobili, e l'ozono troposferico, inquinante dagli effetti fitotossici più marcati*.

- 4) Sulla questione del rumore, vengono evidenziate percentuali di miglioramento degli aeromobili dal punto di vista della loro "qualità", *dato sicuramente confortante*, ma è giusto far notare, come già fatto in precedenza, che utilizzando gli anni 2007 e 2011 come riferimento, periodo che ha segnato una diminuzione del traffico aereo, risulterebbe normale un miglioramento dei dati acustici.
- 5) Per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico ambientale, si richiamano i SIC e le ZPS, e si riconosce di fatto che il perimetro del sedime aeroportuale non oltrepassa i loro confini; però, è doveroso sottolineare che l'incidenza aeroportuale (inquinamento acustico e atmosferico, il traffico aereo e quello a terra generato sia al momento dell'esecuzione delle lavorazioni progettate, sia dall'indotto aeroportuale), ha la capacità di incidere ben oltre i confini della stessa infrastruttura, sia a livello della flora, della fauna, ma anche della presenza antropica.

Infine, è auspicabile trovare una soluzione diversa a inutili sbancamenti in aree non immediatamente oggetto di intervento (parco logistico); magari utilizzando materiale di risulta dalle demolizioni delle aree delocalizzate.

- 6) che l'accessibilità all'aeroporto, è un elenco di collegamenti non finanziati e non tutti in fase di progettazione, tutti risalenti nel loro intendimento progettuale a prima della presentazione del Master Plan di Malpensa, e quindi con l'inevitabile discrasia tra intendimento progettuale e la reale capacità trasportistica prevista dal realizzarsi del Master Plan. Difatti, il progetto previsto dal Masterplan assume come base di riferimento uno studio ENAC, che sembrerebbe una programmazione o pianificazione per il sistema aeroportuale italiano, che andrebbe valutato nel più complesso sistema delle infrastrutture di trasporto nazionale ed eventualmente validato con strumenti legislativi.

Di nuovo si ribadisce che *“anche per quanto riguarda la stima della capacità teorica offerta dalle attuali strutture di Malpensa, lo Studio e il nuovo Master Plan aeroportuale giungono a valutazioni sostanzialmente coincidenti: per il sistema di piste lo Studio individua infatti una capacità annua teorica di 29 milioni di pass./anno a fronte dei 27 milioni di pass./anno determinati dal Master Plan”*, e quindi si conferma che la terza pista è solamente un elemento che potrebbe permettere il superamento dei 27/29 milioni di passeggeri/anno, e non, come si legge in altre parti del documento, un elemento di mitigazione, attraverso lo *“spaltnamento”* delle rotte. La stessa questione viene ribadita a pag. 50, in termini di movimenti aerei: *“In termini di capacità giornaliera il sistema delle due piste può servire mediamente fino ad un massimo di 840 movimenti/giorno che corrispondono a circa 300.000 movimenti/anno e 27 milioni di passeggeri/anno, avendo assunto un coefficiente medio di riempimento dei velivoli pari a circa 90 pass/mov. così come stimato a partire dai dati di traffico”* e a pag. 51/52 *“Il vero e proprio “collo di bottiglia” dell'attuale geometria dello scalo è il sistema di pista che, tenendo conto degli standard ICAO riguardanti gli aeroporti e le operazioni aeree e le limitazioni di utilizzo delle piste correlate alla necessità di diminuire i livelli d'inquinamento acustico sul territorio, permettono una capacità operativa massima in condizioni di pista “bilanciata” di 60 movimenti/ora, che possono superare gli oltre 70 nelle ore cosiddette di “punta”*. Anche nel documento *“Approfondimenti progettuali”*, a pag 8, si conferma che *“Per l'anno 2030 si è previsto un traffico complessivo di ca. 420.000 mov. di aeromobili, cui corrisponde un dato medio mensile di ca. 17.500 partenze, e ipotizzando che dalla terza pista decolli ca. il 33 % dei voli”* che essendo previsti in 1300 movimenti al giorno corrispondono a quanto già evidenziato nelle precedenti osservazioni: circa 433 movimenti si sposteranno sulla pista 3, mentre le altre due sosterranno 867 movimenti, superiori agli 800 che si sono avuti nella punta massima del 2007. Non vi è quindi nessun vantaggio con la terza pista rispetto alla situazione attuale.

A pag 55, "3.3.3 Le motivazioni per le quali non è accettabile l'opzione zero", il titolo del capitolo non è "accettabile": lo SIA dovrebbe prendere in considerazione tale ipotesi, svilupparla e descriverne le "conseguenze", la VALUTAZIONE se sia o no accettabile, deve essere fatta da altri. L'assunto che se non cresce non è in grado di fornire le prestazioni che, dalle previsioni di SEA, verranno richieste dal mercato, non può essere accolto: lo studio del sistema nazionale del trasporto aereo, dovrebbe appunto inserire l'ipotesi del limite della crescita di Malpensa, e valutarne le conseguenze sia verso il territorio intorno all'aeroporto, sia verso gli altri aeroporti nazionali. Il "peggioramento dei servizi" ventilato da SEA, se dovesse mancare l'approvazione al Masterplan, non può essere risolto unicamente all'interno dell'analisi della crescita di Malpensa stessa.

7) che per quanto riguarda l'approfondimento progettuale su Case Nuove indicato dal Proponente, si configura un'azione programmatica che non tiene conto dello stato dei luoghi nonché della componente paesaggio e beni culturali della Frazione, dimenticando, persino, azioni di compensazioni ambientali in sito a salvaguardia di ampie aree boscate che il Proponente vuole utilizzare come futuri parcheggi remoti. L'azione proposta che pone in campo la differenziazione tra confine doganale e area di sedime aeroportuale rende maggiormente leggibile, rispetto a quanto affermato nello SIA originario, una chiara e discutibile deriva immobiliare di minor valore numerico rispetto al Parco Logistico (500.000 m³ contro 2.650.000 m³) in grado provocare danni immediati all'intorno aeroportuale, cancellando, di fatto, anche quell'azione pianistica comunale in grado di catturare nel tempo il valore economico delle trasformazioni. L'obiettivo prefigurato interno/esterno del confine doganale, cerca in modo pretestuoso di dare risposte alla valorizzazione delle aree delocalizzate, dimenticando che l'acquisizione di questa parte secondaria e non direttamente utilizzabile per il funzionamento dell'aeroporto determinerebbe: 1) forti costi sociali per la necessità di dover eliminare anche le residue presenze residenziali, le attività economiche appena insediate che danno lavoro a molti addetti, e i servizi pubblici presenti; 2) forti costi economici, per la comunità locale, dovuti all'impossibilità di valorizzare le aree di proprietà e gli investimenti appena realizzati; 3) forti costi ambientali perché la mancata valorizzazione delle aree delocalizzate, ora interamente di proprietà pubblica, impedirà la realizzazione presso l'Aeroporto di Milano Malpensa - Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan - di importanti mitigazioni ambientali necessarie per garantire la sostenibilità ambientale degli ambiti interferiti dall'aeroporto. Da ultimo, sulla possibile acquisizione delle aree delocalizzate, questa Amministrazione Comunale ritiene che non dovrà essere applicata l'azione di esproprio tout cour, e ciò proprio in ragione

di quanto sopra affermato, ma dovrà essere utilizzato a pieno titolo quando contenuto nell' "Accordo di Programma Quadro in materia di trasporti. Aeroporto intercontinentale di Malpensa 2000" e sue modifiche e integrazioni, sottoscritto dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Ministero dell'Ambiente, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Provincia di Varese, Comune di Somma Lombardo, Comune di Lonate Pozzolo, Comune di Ferno, Finlombarda S.p.a. e A.L.E.R. della Provincia di Varese.

Per tutte le considerazioni più sopra riportate si esprime parere NEGATIVO ai contenuti delle "Integrazioni volontarie allo Studio di Impatto Ambientale relativo al Master Plan Malpensa" in ordine alle ipotesi di riferimento, alla contestualizzazione dei dati e alle conclusioni ricavate e descritte.



Città di Somma Lombardo
Provincia di Varese

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

CONSIGLIO COMUNALE

ATTO N. 46 DEL 30/07/2012

Certifico che la presente deliberazione è pubblicata all'Albo Pretorio del Comune per quindici giorni consecutivi, ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. n. 267/2000, con decorrenza dal 03-ago-2012 e contestualmente inviata ai Capigruppo consiliari ai sensi dell'art. 125 del D Lgs. n. 267/2000.

Somma Lombardo, 03-ago-2012

n. Reg. Pubbl. 665

IL RESPONSABILE
Firmato digitalmente
GIULIA AGNESE GALLETTA